

# Università degli Studi di Sassari

## DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

### Scuola di Dottorato in Scienze Giuridiche

XXXI ciclo

### *La Wreck Removal Convention 2007:* quadro normativo attuale e prospettive future

**Dottoranda:**  
RACHELE GENOVESE

**Tutor:**  
Chiar.ma Prof.ssa MONICA BRIGNARDELLO  
(Università degli Studi di Genova)

**Coordinatore:**  
Chiar.mo Prof. MICHELE MARIA COMENALE PINTO  
(Università degli Studi di Sassari)

# INDICE

PREMESSA.....	V
---------------	---

## Capitolo I

### I RELITTI IN MARE PROFILI GENERALI

1. Cenni storici.....	1
2. La nozione di «relitto» e le diverse tipologie.....	5
3. Il ritrovamento e il recupero dei relitti in mare.....	13
3.1. Premessa: i diversi istituti nel codice della navigazione.....	13
3.2. Il ritrovamento di relitti marittimi.....	16
3.3. Il recupero di relitti marittimi.....	21
3.4. La rimozione di cose sommerse.....	24
4. I beni culturali sommersi.....	26
5. Assistenza e salvataggio: cenni.....	33

## Capitolo II

### LA CONVENZIONE DI NAIROBI DEL 2007

#### SULLA RIMOZIONE DEI RELITTI IN MARE

1. La storia e l'evoluzione della convenzione di Nairobi (WRC 2007) sulla rimozione dei relitti in mare.....	41
2. Obiettivi e principi generali della WRC 2007.....	48
3. Definizione di «relitto» e di «nave» ai fini dell'applicazione della WRC 2007.....	50
4. Ambito di applicazione della WRC 2007.....	54
4.1. Area della convenzione.....	55
4.2. Segue. La <i>opt-in clause</i> .....	57
4.3. Esclusioni dall'ambito di applicazione della WRC 2007.....	60
5. Procedure di individuazione e segnalazione dei relitti.....	64
6. Obblighi e poteri di intervento dello Stato interessato.....	66
6.1. Segue. I criteri della ragionevolezza delle misure da adottare per la rimozione dei relitti e della proporzionalità al rischio.....	68
7. Obblighi e responsabilità del proprietario del relitto.....	72
7.1. La nozione di «responsabilità».....	74

7.2. Le cause di esonero dalla responsabilità del proprietario del relitto.....	77
7.3. Il regime di limitazione risarcitoria del proprietario del relitto.....	80
7.4. L'eventuale sovrapposizione tra la WRC e le altre convenzioni internazionali di diritto marittimo.....	87
8. Assicurazione obbligatoria.....	89
9. Termini di prescrizione.....	94

### Capitolo III

#### LA CONVENZIONE DI NAIROBI E LE ALTRE CONVENZIONI INTERNAZIONALI IN TEMA DI INQUINAMENTO MARINO: COESISTENZA O SOVRAPPOSIZIONE?

1. La WRC 2007 nell'ambito delle convenzioni in materia di prevenzione dell'inquinamento marino.....	96
2. Principi e definizioni comuni nella WRC 2007 e nelle convenzioni in materia di inquinamento marino.....	98
2.1. I principi comuni tra la WRC 2007 e la convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare.....	98
2.2. Le definizioni di « <i>maritime casualty</i> », « <i>related interests</i> » e « <i>owner</i> » nella WRC e nelle convenzioni <i>Intervention</i> , <i>CLC</i> , <i>Bunker Oil</i> e <i>HNS</i> .....	102
3. La responsabilità dell' <i>owner</i> nella WRC e nelle convenzioni <i>CLC</i> , <i>Bunker Oil</i> e <i>HNS</i> .....	106
4. La WRC a confronto con altre convenzioni: principi di prevalenza, profili di integrazione e situazioni di sovrapposizioni.....	110
4.1. <i>Intervention</i> e <i>UNCLOS</i> .....	110
4.2. <i>CLC</i> , <i>HNS</i> , <i>Bunker Oil</i> .....	113
4.3. Osservazioni sul rapporto tra le varie convenzioni.....	114
4.3.1. L'«oggetto» delle convenzioni.....	114
4.3.2. Le nozioni di « <i>wreck</i> » e di « <i>nave</i> ».....	117
5. Il rapporto tra WRC e <i>Salvage</i> : il confine tra le operazioni di <i>salvage</i> e le operazioni di rimozione dei relitti.....	120
6. La WRC e i relitti storici.....	124

## Capitolo IV

L'EVENTUALE ENTRATA IN VIGORE IN ITALIA  
DELLA WRC 2007 E LE POSSIBILI IMPLICAZIONI  
SULLA NORMATIVA INTERNA IN TEMA DI  
RIMOZIONE DEI RELITTI IN MARE

1. Stato dell'arte della normativa italiana in tema di rimozione dei relitti in mare.....	130
2. Eventuale applicazione della WRC 2007 sulla rimozione dei relitti nelle acque italiane.....	132
3. La limitazione risarcitoria in caso di rimozione dei relitti nelle acque soggette alla giurisdizione italiana.....	135
3.1. Il diritto nazionale ed internazionale applicabile secondo l'art. 10, § 2, WRC.....	135
3.2. La normativa attualmente applicabile stante la mancata ratifica della WRC da parte dell'Italia.....	143
3.3. La normativa applicabile in caso di ratifica della WRC, ma non della LLMC.....	147
3.3.1. La LLMC quale esempio di normativa in tema di limitazione risarcitoria per il proprietario di un relitto.....	148
3.3.2. Il regime nazionale di limitazione risarcitoria «quale quello» della LLMC.....	149
3.4. La normativa applicabile in caso di ratifica della WRC e della LLMC.....	152
4. Ulteriori questioni nell'ipotesi di entrata in vigore in Italia della WRC.....	153
5. Un caso concreto: il relitto della Costa Concordia.....	157
 CONCLUSIONI .....	 161
 BIBLIOGRAFIA.....	 164

## PREMESSA

Nonostante i relitti in mare abbiano costituito oggetto di interesse e di diversi tentativi di regolamentazione in ambito internazionale fin dall'antichità, si è pervenuti alla stesura di un testo normativo a loro appositamente dedicato soltanto pochi anni fa. Si tratta della convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti in mare (WRC), entrata in vigore il 14 aprile 2015, ma non ratificata dall'Italia.

Il presente studio si è posto l'obiettivo di comprendere innanzitutto i motivi che hanno spinto il legislatore internazionale ad adottare una normativa specifica in tale materia, anche attraverso un rapido *excursus* delle precedenti fonti normative che contengono riferimenti ai relitti in oggetto.

In secondo luogo, dopo aver analizzato le disposizioni contenute nella WRC, si è posta la questione circa l'inserimento di tale convenzione all'interno di un quadro normativo internazionale in materia di inquinamento marino già consolidato. Ciò al fine di comprendere se si possa ravvisare una situazione di sovrapposizione piuttosto che di integrazione tra le disposizioni della WRC e quelle delle altre convenzioni prese in esame.

Infine, ci si è chiesti quali effetti possa produrre l'eventuale entrata in vigore della WRC in Italia dove trovano tuttora

applicazione le norme contenute nell'ormai risalente codice della navigazione del 1942.

# CAPITOLO I

## I RELITTI IN MARE: PROFILI GENERALI

SOMMARIO: 1. Cenni storici. – 2. La nozione di «relitto» e le diverse tipologie. – 3. Il ritrovamento e il ricupero dei relitti in mare. – 3.1. Premessa: i diversi istituti nel codice della navigazione. – 3.2. Il ritrovamento di relitti marittimi. – 3.3. Il ricupero di relitti marittimi. – 3.4. La rimozione di cose sommerse. – 4. I beni culturali sommersi. – 5. Assistenza e salvataggio: cenni.

### 1. *Cenni storici.*

I relitti in mare, da intendersi in primo luogo la nave naufragata ed altri relitti della navigazione <sup>(1)</sup>, hanno costituito oggetto di interesse e di tentativi di regolamentazione fin dall'antichità.

Prima di entrare nel merito delle fonti disciplinanti i relitti e gli istituti da essi derivanti, si ritiene opportuno un breve *excursus* sull'evoluzione normativa relativa alla materia di cui trattasi, potendosi rilevare che il principio generale, da cui si possono trarre i pilastri del successivo sistema normativo, si fonda sul presupposto che i beni naufragati non cessano di appartenere al loro proprietario per il mero

---

<sup>(1)</sup> Per «relitti della navigazione» si può intendere qualunque parte della nave, galleggiante o giacente sul fondo, che da essa si sia distaccata, riferendosi altresì al carico, o parte di esso, trasportato dalla nave. Cfr. G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Nss. dig. it.*, a cura di A. Azara, E. Eula, XVI, Torino, 1957, 440 s.

fatto del naufragio, divenendo suddetti beni, come si vedrà meglio in seguito <sup>(2)</sup>, *vacuae possessionis*, ma non *vacuae dominii*. Tale principio trovò la sua affermazione primariamente nel diritto romano <sup>(3)</sup> in base al quale se da un lato permanevano i diritti del proprietario sulle cose naufragate, avendo dovuto abbandonarle per cause di forza maggiore e non potendosi pertanto configurare l'*animus derelinquendi*, per altro verso l'impossessamento dei beni naufragati da parte di terzi veniva equiparato al furto.

Con la caduta dell'impero romano la barbarica e violenta usanza dello *ius naufragii*, già noto in epoche anteriori e che durante l'età d'oro ellenica e del primo impero romano si cercò di arginare senza, evidentemente, riuscire a sradicare, si divulgò in maniera incontrollata e incontrastata. Siffatta pratica, che si opponeva radicalmente ai principi fino ad allora affermati, consisteva nel «diritto assoluto da parte del primo occupante di impadronirsi di tutto ciò che si trovasse sul mare o dal mare fosse rigettato sulle coste a seguito di naufragio» <sup>(4)</sup> finanche delle persone dei naviganti. Ampiamente diffusi nei mari del nord, in particolare in Bretagna, e ben presto in tutto il Mediterraneo, lo *ius naufragii* si protrasse per tutto il Medio Evo fino in epoca moderna quando, con la ripresa dei traffici e il risorgere delle civiltà, si assistette alla graduale e poi definitiva proscrizione di tale

---

<sup>(2)</sup> Per un approfondimento sulla nozione di «relitto» si rinvia al paragrafo successivo.

<sup>(3)</sup> I giuristi romani incorporarono nel Digesto la *Lex Rhodia*, il testo ritenuto di maggiore importanza nel diritto ellenico risalente alla seconda metà del 400 a. C.

<sup>(4)</sup> Così G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 436.



fenomeno e alla conseguente riaffermazione dei principi basilari che, in materia di diritti dei proprietari delle navi e dei beni naufragati, avevano distinto l'epoca romana.

Aggiungasi che uno dei fattori trainanti dell'evoluzione della normativa sul ricupero, nonché successivamente sul soccorso portato ai naufraghi, si può identificare nel graduale sviluppo della navigazione, delle tecnologie e delle telecomunicazioni che già in tempi piuttosto lontani (seppur in proporzione ai mezzi e alle conoscenze allora disponibili) resero possibile l'affermarsi di nuove fattispecie come appunto il soccorso. Quest'ultimo, che racchiude il vero e proprio superamento dello *ius naufragii*, cominciò a delinearsi in maniera sempre più puntuale dapprima nei *Rôles d'Oléron* del 1266, successivamente in una serie di consuetudini seguite all'incirca dal XIII al XVII secolo nel Mediterraneo occidentale raccolte nel Consolato del mare dedicato – seppur in maniera disorganica – a tutti gli istituti di diritto marittimo privato, proseguendo nel *Guidon de la mer* – probabilmente del XVI secolo e destinato a integrare le disposizioni contenute nei *Rôles d'Oléron* – fino a ricevere una compiuta disciplina nelle *Ordonnance de Louis XIV, donnée au mois d'août 1681, touchant la marine* (<sup>5</sup>). Quest'ultima rappresenta la fonte

---

(<sup>5</sup>) Per una ricostruzione più ampia e dettagliata relativa all'evoluzione della normativa sui relitti, vedasi, tra i molti, A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Dig. disc. priv.*, XIII, Torino, 1996, 93 ss.; G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 344 ss.; G. CAMARDA, *I relitti marini. Problematiche giuridiche e linee per una nuova ricerca*, in *Trasporti*, n. 69-70, 1996, 77 ss.; A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1951, 117 ss.; U. LA TORRE, *Ricupero*, in *Diritto della*

normativa di maggior rilievo essendo «il primo testo di leggi marittime, di carattere pubblico e privato, che costituisce l'inizio della moderna codificazione del diritto marittimo» (<sup>6</sup>), destinata pertanto a influenzare la legislazione francese prima e quella italiana poi, in particolare il codice della marina mercantile del 1865 il cui contenuto, frammentato e disorganico, venne in seguito riorganizzato e riscritto nel codice della navigazione del 1942 (<sup>7</sup>).

Dall'entrata in vigore del codice della navigazione ad oggi il quadro normativo avente ad oggetto la rimozione o il recupero di relitti piuttosto che l'assistenza o il salvataggio di navi in pericolo è andato componendosi di specifiche convenzioni internazionali (<sup>8</sup>) disciplinanti in maniera più o meno puntuale le suddette fattispecie (<sup>9</sup>).

---

*navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 365 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, pt. III, Milano, 1994, 957; G. SILINGARDI, *Ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Enc. dir.*, XL, Milano, 1989, 748 ss.

(<sup>6</sup>) Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XIV, Milano, 2016, 20.

(<sup>7</sup>) A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 20.

(<sup>8</sup>) Si pensi innanzitutto alla convenzione di Londra del 28 aprile 1989 sul salvataggio, la c.d. *Salvage Convention*, nonché alla più recente *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks* del 18 maggio 2007, entrata in vigore il 14 aprile 2015. Quest'ultima costituirà oggetto di successiva disamina.

(<sup>9</sup>) C'è stato chi in dottrina ha voluto riassumere l'evolversi di questo scenario con una significativa osservazione, ritenendo che: «la storia del recupero e del ritrovamento di relitti sia la vera storia del *salvage*, mentre i lineamenti dell'assistenza e salvataggio (onerosa) a navi (e relativi carichi) non ancora divenuti relitti, sono di fattura relativamente recente, essendo dovuti all'elaborazione della moderna (secolo XIX) giurisprudenza, in ispecie anglo-sassone [...]»; così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 957.

RACHELE GENOVESE, *La Wreck Removal Convention 2007: quadro normativo attuale e prospettive future* - Tesi di dottorato in Scienze giuridiche, Università degli Studi di Sassari.

## 2. La nozione di «relitto» e le diverse tipologie.

Nella convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti in mare, che costituirà oggetto di approfondimento nel capitolo successivo, è dato trovare una precisa definizione di «relitto» ai sensi della quale «*wreck [...] means: a) a sunken or stranded ship; or b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken*»<sup>(10)</sup>.

Prima di tale convenzione il concetto di «relitto» non era così scontato e immediato. Infatti, è possibile imbattersi in molteplici interpretazioni a seconda, talvolta, della legislazione nazionale presa in considerazione.

Rinviando per approfondimenti ai numerosi studi della dottrina<sup>(11)</sup>, si ritiene sufficiente in questa sede ricordare solo alcuni esempi di definizione di «relitto» contenuti negli ordinamenti interni di diversi

---

<sup>(10)</sup> Art. 1, § 4, *Wreck Removal Convention*.

<sup>(11)</sup> Vedasi, tra i molti autori, R. GOY, *L'épave du Titanic et le droit de épaves en haute mer*, in *Ann. fr. dr. intern.*, 1989, 762 ss.; M. GREGORI, *The Concept of Shipwreck among National and International Law*, in *The Ship: an Example of Legal Pluri-Qualification*, a cura di M. Musi, Bologna, 2016, 59 ss.; R. RÉMOND-GOUILLOU, *La protection de la mer contre les épaves de navires*, in *Rev. jur. env.*, 1979, 92 ss.; R. REZENTHEL, *Le régime de épaves maritimes*, in *Dr. mar. fr.*, 2007, 195 ss.; A. VASILJ, L. VOMŠ, *The Problem of Sunken Items and Authorised Persons*, in *Contemporary Legal and Economic Issues*, a cura di I. Barkovi Bojani, M. Luli, ed. III, Osijek, 2011, 102 ss.

Stati che, in maniera più o meno rilevante, hanno inciso sulla legislazione italiana.

Partendo dalla legislazione francese, l'*épave* è costituita dalla nave e più in generale da qualsiasi cosa mobile, trovata galleggiante sul mare o giacente sul fondo o rigettata dal mare sul lido, dunque non in grado di navigare, abbandonata dal proprietario o dall'equipaggio <sup>(12)</sup>.

La legislazione tedesca, sulla base dei contenuti del *German Commercial Code*, sembrerebbe intendere per relitto una nave che, arenata o sommersa, non possa più essere rimossa o riparata (anche sulla base di una valutazione economica di quest'ultima operazione), perdendo pertanto la sua attitudine alla navigazione <sup>(13)</sup>.

---

(12) Degno di nota è l'art. 1 del *décret n. 61-1547 du 26 décembre 1961 «fixant le régime des épaves maritimes»* che così definisce un relitto: «1. *Les engins flottants et les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons*; 2. *Les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité*; 3. *Les embarcations, machines, agrès, ancres chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs*; 4. *Les marchandises jetées ou tombées à la mer*; 5. *Généralement tous objets, à l'exception des biens culturels maritimes, dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritimes*».

In ambito dottrinale assume particolare rilievo la classica definizione di relitto fornita da Ripert: «*tout objet mobilier trouvé flottant sur mer ou tiré du fond de la mer ou échoué sur la portion du rivage dépendant du domaine public maritime, lorsque le propriétaire de cet objet en a perdu, volontairement ou non, la possession*»: così G. RIPERT, *Droit maritime*, ed. IV, III, Parigi, 1953, 165. Vedasi altresì R. GOY, *L'épave du Titanic et le droit de épaves en haute mer*, cit., 762 ss.; R. REMOND-GOULLAUD, *La protection de la mer contre les épaves de navires*, cit., 92 ss.; R. REZENTHEL, *Le régime de épaves maritimes*, cit., 195 ss.; A. VASILJ, L. VOMS, *The Problem of Sunken Items and Authorised persons*, cit., 102 ss.

(13) «*According to the German commercial Code (HGB), a ship that is unable to sail can be unable to repair (reparaturunfähig), or uneconomic to repair (reparaturunwürdig)*»: così A. VASILJ, L. VOMS, *The Problem of Sunken Items and Authorised Persons*, cit., 102. Si ritiene altresì interessante la legge tedesca sulle idrovie federali (*Bundeswasserstraßengesetz*), in

Ancora, secondo la legislazione inglese, «*wreck*» sono le navi incagliate sulla costa o arenate in acque soggette alle escursioni delle maree, nonché le merci e gli altri oggetti appartenenti alla nave <sup>(14)</sup>.

Venendo all'ordinamento italiano, il codice della navigazione non fornisce una precisa definizione di relitto che va pertanto desunta dagli istituti che da esso derivano. Come è noto, il codice distingue – nel suo titolo IV intitolato «Dell'assistenza e salvataggio. Del ricupero e del ritrovamento di relitti» – il ricupero e il ritrovamento di relitti da un lato e il salvataggio e l'assistenza dall'altro. Mentre l'illustrazione degli istituti del salvataggio e dell'assistenza si rinvia ai paragrafi successivi, rilevano al momento le disposizioni relative alle prime due fattispecie, ovvero al ricupero ed al ritrovamento di relitti.

Nello specifico l'art. 501 c. nav. sull'«Assunzione del ricupero», si riferisce al ricupero «di una nave o di un aeromobile naufragati o di

---

particolare l'art. 30, comma 1, l. 2 aprile 1968 in merito alla più generale rimozione degli ostacoli marini. Tale legge stabilisce che «*Wird der für die Schifffahrt erforderliche Zustand einer Bundeswasserstraße oder die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Bundeswasserstraße durch in der Bundeswasserstraße hilflos treibende, festgekommene, gestrandete oder gesunkene Fahrzeuge oder schwimmende Anlagen oder durch andere treibende oder auf Grund geratene Gegenstände beeinträchtigt, können die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das Hindernis beseitigen, wenn ein sofortiges Einschreiten erforderlich ist und wenn ein nach § 25 Verantwortlicher nicht oder nicht rechtzeitig herangezogen werden kann oder wenn zu besorgen ist, dass dieser Verantwortliche das Hindernis nicht oder nicht wirksam beseitigen wird*».

<sup>(14)</sup> Come emerge dalla sezione 255 del *Merchant Shipping Act*, modificato da ultimo del 1995, «*wreck includes jetsam, flotsam, lagan, and derelict found in or on the shores of the sea or any tidal waters*». Per un commento vedasi N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 2016, 69 ss.; G. GAUCI, *The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a Flawed Instruments?*, in *J. Bus. Law*, 2009, 204 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit. 960 ss.; A. VASILJ, L. VOMŠ, *The Problem of Sunken Items and Authorised Persons*, cit., 102 ss.;

RACHELE GENOVESE, *La Wreck Removal Convention 2007: quadro normativo attuale e prospettive future* - Tesi di dottorato in Scienze giuridiche, Università degli Studi di Sassari.

altri relitti della navigazione», così come confermato dall'art. 505 c. nav. il quale rinvia espressamente al «ricupero operato dal comandante della nave naufragata». Pertanto in primo luogo è da ritenersi relitto una nave naufragata. Su quest'ultimo concetto, a seguito di numerose pronunce giurisprudenziali e di ampi dibattiti da parte della dottrina <sup>(15)</sup>, è dato osservare che, nonostante l'utilizzo della terminologia «nave naufragata» abbia spesso ingenerato dubbi interpretativi <sup>(16)</sup>, l'orientamento più diffuso <sup>(17)</sup> è quello di equiparare la suddetta espressione a quella di *interitus rei*, ovvero di nave perduta, indipendentemente dalla causa del sinistro da cui sia derivato il naufragio.

A questo punto potrebbero porsi due quesiti: cosa si intende per perdita e di conseguenza in quale momento è identificabile il passaggio, ovvero la trasformazione, della nave in relitto.

---

(15) Sul tema G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 438 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 960; Trib. Napoli 9 maggio 1997, in *Dir. maritt.*, 1998, 165 ss., con nota di N. DE MARCO, *Recupero e salvataggio*, ivi, 166 ss.; App. Genova 8 gennaio 1965, in *Dir. maritt.*, 1966, 507 ss., con nota di C. DE VINCENTIIS, *Note sui concetti di incendio di nave e di naufragio*, ivi, 507 ss.; Trib. Napoli 22 ottobre 1953, in *Riv. dir. nav.*, II, 1955, 268 ss., con nota di M. IANNUZZI, *La sommersione della nave e la nozione di «interitus rei»*, ivi, 269 ss.

(16) Sul punto vedasi G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 438 ss.

(17) G. BERLINGIERI, *Assistenza e salvataggio nella navigazione marittima, interna ed aerea. Recupero e ritrovamento*, in *Dir. maritt.*, 1967-1968, 296 ss.; ID., *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 438 ss.; M. IANNUZZI, *La sommersione della nave e la nozione di «interitus rei»*, cit., 269 ss.; R. RUSSO, *Salvataggio e recupero*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1956, 235 ss.; ID., *Salvataggio e ricupero*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1953, 65 ss.; G. SILINGARDI, *Recupero e ritrovamento di relitti*, cit., 748 ss.

Sebbene già diversi autori <sup>(18)</sup> abbiano affrontato la questione, tuttavia mi pare opportuno soffermarsi brevemente sugli elementi che si determinano fondamentali nel passaggio della nave in relitto allo scopo di poter cogliere al meglio la distinzione delle varie fattispecie che si ricollegano ai relitti. Premettendo che piuttosto di frequente, e aggiungasi, a mio avviso, erroneamente, la fattispecie del naufragio è stata assimilata alla sommersione <sup>(19)</sup>, e precisando altresì che il fatto dell'abbandono della nave da parte dell'equipaggio (diversamente da quanto concepito dalla legislazione francese) non parrebbe qualificare la nave come relitto <sup>(20)</sup>, il «concetto di “perdita” è ancora esso stesso troppo ampio perché possa venire utilizzato come parametro per segnare un confine fra la nave che debba dirsi “relitto”, e la nave che ancora non meriti codesta definitiva condanna» <sup>(21)</sup>.

Seguendo le indicazioni della relazione al codice della navigazione si può pacificamente ritenere che la nave è da considerarsi perduta quando dal sinistro abbia ricevuto una sostanziale modificazione della sua consistenza fisica, indipendentemente dalla tipologia di sinistro che ne ha cagionato il naufragio (n. 299). Modificazione questa che si traduce in perdita della

---

<sup>(18)</sup> Vedasi note successive.

<sup>(19)</sup> Sul tema vedasi *infra* paragrafo 3.4.

<sup>(20)</sup> Sul punto vedasi Trib. Trieste 23 ottobre 1995, in *Dir. maritt.*, 1996, 776 ss., con nota di A. ANTONINI, *Brevi note in tema di differenziazione della fattispecie del ricupero da quella del salvataggio e di identificazione del debitore del compenso*, ivi, 777 ss.; G. CAMARDA, *I relitti marini. Problematiche giuridiche e linee per una nuova ricerca*, cit., 77 ss.

<sup>(21)</sup> G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 439.

nave «perché ridotta a rottame o perché, comunque, diventata permanentemente inidonea alla navigazione per assoluta irreparabilità, in senso materiale o in senso soltanto economico (oggettiva eccessività della spesa)»<sup>(22)</sup>.

Si può quindi dedurre che la perdita della nave non si traduce necessariamente nella distruzione della stessa, quanto piuttosto in un suo danneggiamento tale da renderla non più idonea alla navigazione da un punto di vista tecnico<sup>(23)</sup>, essendone stata compromessa in maniera definitiva la sua funzionalità, o, qualora sia possibile un suo rigalleggiamento, non ne sarebbe assolutamente conveniente, da un punto di vista meramente economico, la riparazione.

---

<sup>(22)</sup> Cfr. Cass. 25 febbraio 1980, n. 1305, in *Dir. maritt.*, 1981, 565 ss.

<sup>(23)</sup> «Si delinea una definizione di relitto di nave quale bene che non abbia più, nei suoi elementi essenziali, le caratteristiche richieste dall'art. 136 cod. nav. (costruzione idonea e destinata al trasporto per acqua) e non possa essere oggetto di interventi ripristinatori per ragioni tecniche ed in ogni caso economiche»: così G. CAMARDA, *I relitti marini. Problematiche giuridiche e linee per una nuova ricerca*, cit., 89.

Sul dibattito dottrinale relativo alla distinzione tra «attitudine alla navigazione» e «navigabilità» vedasi altresì, tra i molti, G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 438 ss.; ID., *Assistenza e salvataggio nella navigazione marittima, interna ed aerea. Ricupero e ritrovamento*, cit., 296 ss.; G. CAMARDA, *Il soccorso in mare. Profili contrattuali ed extracontrattuali*, Milano, 2006, 349 ss. In giurisprudenza cfr. Cass., sez. lav., 5 aprile 2005, n. 7020, in *Dir. maritt.*, 2007, 1141 ss., con nota di M. CHIRCO, F. BALLINI, *Sulla perdita della qualifica giuridica di nave*, ivi, 1141 ss.; Cass., sez. III, 1° giugno 1995 n. 6134, in *Dir. trasp.*, 1996, 791 ss., con nota di V. CONTE, *Definizione di nave e di relitto e pubblicità dei trasferimenti*, ivi, 795 ss.; Cass. sez. III, 1° giugno 1995 n. 6134, in *Giust. civ.*, 1996, 157 ss., con nota di M. GRIGOLI, *Sui tratti discretivi fra nave e relitto di nave*, ivi, 159 ss.; Trib. Napoli 22 ottobre 1953, cit., 268 ss., con nota di M. IANNUZZI, *La sommersione della nave e la nozione di «interitus rei»*, cit., 269 ss.; Cass. 18 settembre 1961, n. 2033, in *Riv. dir. nav.*, II, 1963, 167 ss., con nota di G. RICCARDELLI, *Nave navigabile e «certificato di navigabilità»*, ivi, 168 ss.



In secondo luogo è da ritenersi relitto altresì un aeromobile naufragato per il quale valgono le stesse considerazioni svolte in merito ai relitti di nave, con l'ulteriore specificazione che: *a)* in caso di ritrovamento (fortuito) di «relitti in mare, o dal mare rigettati in località del demanio marittimo» *ex* art. 510 c. nav. <sup>(24)</sup>, i relitti provenienti da navigazione aerea sono equiparati ai relitti marittimi in generale <sup>(25)</sup>; *b)* per le ipotesi di ritrovamento di relitti aeronautici non ricadenti sotto la previsione dell'art. 510 c. nav., e dunque per i «relitti della navigazione aerea caduti sulla terra, ivi compreso il litorale marittimo (ma non a quelli che giungano sul litorale rigettativi dal mare)» <sup>(26)</sup>, si applicano gli artt. 993 e seguenti del codice della navigazione sul ritrovamento di relitti di aeromobili.

Infine l'art. 501 c. nav. si riferisce altresì ad «altri relitti della navigazione», intendendo per essi, secondo un orientamento diffuso, «qualunque parte della nave, galleggiante o giacente sul fondo, che fosse stata distaccata dalla nave stessa, ed altresì le cose che costituivano il carico tanto se esse siano state gettate a scopo di alleggerimento, quanto se fossero state asportate dalla furia degli elementi» <sup>(27)</sup>.

---

<sup>(24)</sup> Sul tema v. *infra* § 3.2.

<sup>(25)</sup> L'art. 510 c. nav. non contiene infatti alcuna specificazione in merito alla tipologia di relitto, ma piuttosto al luogo del ritrovamento.

<sup>(26)</sup> A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, cit., 121. Vedasi altresì S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, Milano, 1964, 237 ss.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, III, Milano, 1962, 243 ss.

<sup>(27)</sup> Cfr. G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 440. Vedasi altresì U. LA TORRE, *Ricupero*, cit., 365; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 967; G. MARTINI, *Ritrovamenti in mare di*

A tal proposito è stata evidenziata in dottrina la differenza tra «relitti in mare», configurabili nel ritrovamento *ex art.* 510 c. nav., e «relitti della navigazione», quali oggetto di ricupero *ex art.* 501 c. nav., ritenendo quest'ultima espressione «più ristretta e specifica, dovendosi, invece, intendere per relitti di mare, qualsiasi relitto, di qualunque provenienza e natura, che venga fortuitamente trovato in mare o dal mare rigettato in località demaniale» <sup>(28)</sup>.

È d'obbligo infine aggiungere che tra le tipologie di relitti fin qui delineati rientrano altresì i relitti di interesse storico, artistico e archeologico riguardo ai quali si rinvia ai paragrafi successivi.

Alla luce di quanto illustrato finora si può osservare che, indipendentemente dai diversi regimi normativi appena ricordati, si possono cogliere essenzialmente due aspetti comuni ai fini di una qualificazione dei relitti: 1) i relitti devono aver perso, temporaneamente o definitivamente a seconda della legislazione di riferimento, l'idoneità alla navigazione; 2) i relitti si configurano quali *res vacuae possessionis* e non normalmente come *res vacuae dominii* <sup>(29)</sup>, presumendosi sempre l'esistenza di un proprietario (anche se ignoto) e che questi abbia agito, nel disfarsene, senza *animus derelinquendi* <sup>(30)</sup>.

---

*relitti e di cose di interesse artistico o storico*, in *Studi in onore di Giorgio Berlingieri*, Genova, 1964, 295.

<sup>(28)</sup> G. MARTINI, *Ritrovamenti in mare di relitti e di cose di interesse artistico o storico*, cit., 296.

<sup>(29)</sup> In realtà non si può del tutto escludere l'ipotesi che il relitto sia anche una *res vacuae dominii*, imbattendosi in tal caso in una *res nullius*.

<sup>(30)</sup> Sul tema vedasi, tra i molti, G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 441; A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, cit., 121 ss.; S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 237 ss.; U. LA

RACHELE GENOVESE, *La Wreck Removal Convention 2007: quadro normativo attuale e prospettive future* - Tesi di dottorato in Scienze giuridiche, Università degli Studi di Sassari.

Ad ogni modo, come meglio sarà illustrato nel capitolo successivo, la convenzione di Nairobi sulla rimozione dei relitti in mare del 2007, laddove in vigore, potrebbe sciogliere parte dei dubbi interpretativi finora emersi in giurisprudenza e dottrina circa innanzitutto la nozione stessa di «relitto» ed in particolare le misure che uno Stato può adottare rispetto ai relitti situati in zone di mare al di là di quelle sottoposte alla propria giurisdizione, nonché circa i soggetti onerati dai costi di rimozione. Tuttavia l'eventualità che in Italia entri in vigore la convenzione di Nairobi appare, al momento in cui si scrive, piuttosto lontana dato che il processo di ratifica è stato avviato, ma non concluso.

### 3. *Il ritrovamento e il recupero dei relitti in mare.*

#### 3.1. *Premessa: i diversi istituti nel codice della navigazione.*

Come già anticipato si procederà di seguito ad una rapida panoramica dei vari istituti discendenti dalla presenza di relitti marittimi così come disciplinati dal codice della navigazione, assumendo essi tuttora rilievo specie in considerazione del fatto che la

---

TORRE, *Ritrovamento di relitti in mare*, in *Diritto della navigazione*, cit., 383 ss.; G. MARTINI, *Ritrovamenti in mare di relitti e di cose di interesse artistico o storico*, cit., 301 ss.; G. SILINGARDI, *Ricupero e ritrovamento di relitti*, cit., 752 ss. In giurisprudenza vedasi per tutti Trib. Trani 19 giugno 1952, in *Riv. dir. nav.*, II, 1954, 88 ss., con nota di R. ALBANO, *Ricupero, ritrovamento di relitti e occupazione di cose abbandonate in mare*, ivi, 89 ss.

convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti in mare non è ancora in vigore in Italia. Inoltre, tale analisi potrebbe risultare utile per una maggiore comprensione della relazione che si è instaurata tra le disposizioni in materia di assistenza e salvataggio previste dal codice della navigazione e quelle contemplate dalla convenzione *Salvage* del 1989, la quale, come è noto, diversamente dalla convenzione di Nairobi del 2007, è stata ratificata dal nostro Paese.

Attraverso il codice della navigazione – che sostanzialmente ha accolto, come si vedrà in seguito <sup>(31)</sup>, alcuni concetti cui si erano ispirate la convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910 «*pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes*» <sup>(32)</sup> e la convenzione di Bruxelles del 29 settembre 1938 «*pour l'unification de certaines règles relatives à l'assistance et au sauvetage de aéronefs et par les aéronefs en mer*» <sup>(33)</sup> – il legislatore italiano si era posto l'obiettivo di riordinare la precedente legislazione in materia di assistenza, salvataggio, ricupero e ritrovamento di relitti <sup>(34)</sup>, ritenuta troppo confusa e poco chiara, come si evince dalla relazione allo stesso

---

<sup>(31)</sup> Si rinvia ai paragrafi conclusivi del presente capitolo.

<sup>(32)</sup> Entrata in vigore in Italia attraverso la legge di approvazione e di esecuzione del 12 giugno 1913 n. 606.

<sup>(33)</sup> Mai entrata in vigore per il mancato raggiungimento del numero minimo di ratifiche.

<sup>(34)</sup> Nell'ordinamento italiano precedentemente al codice della navigazione il ricupero, comprensivo altresì del ritrovamento, era in parte disciplinato dal codice della marina mercantile e in parte dal relativo regolamento. Vedasi a riguardo R. ALBANO, *Ricupero, ritrovamento di relitti e occupazione di cose abbandonate in mare*, cit., 90; G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 436 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 957 ss.

codice (n. 298) <sup>(35)</sup>. Infatti, ciò che caratterizza la disciplina degli istituti di cui si discute contenuta nel codice della navigazione, e al contempo la differenza dalla normativa internazionale, è proprio la precisa separazione che lo stesso codice ha sancito tra assistenza, salvataggio, ricupero e ritrovamento di relitti in mare.

Le intenzioni del legislatore italiano trovano nuovamente conferma nella relazione al codice, dove è dato leggere che: «devono raccogliersi nell'assistenza i casi in cui il soccorso conduce al salvamento con la collaborazione del soggetto passivo, e invece nel salvataggio i casi in cui il salvamento è operato senza una tale collaborazione; deve intendersi per salvataggio il salvamento di persone o di beni ancora esistenti nella loro entità fisica originaria e per ricupero invece il salvamento di cose provenienti da sinistro e che, dal sinistro, hanno ricevuto una sostanziale modificazione alla loro consistenza fisica. Pertanto, il criterio di distinzione tra l'assistenza e il salvataggio si ricongiunge alla natura del soggetto che porta il soccorso; il criterio di distinzione tra il salvataggio e il ricupero si ricongiunge all'essenza fisica dell'oggetto tratto a salvamento» (n. 299). Il ricupero si differenzia altresì dal ritrovamento in quanto quest'ultimo istituto deriva dal caso fortuito, ossia dalla circostanza in cui i relitti in mare vengano ritrovati accidentalmente <sup>(36)</sup>.

---

<sup>(35)</sup> Nella relazione al codice della navigazione si afferma che «una revisione dell'ordinamento richiedeva dunque da un lato di precisare i confini di ciascun istituto e dall'altro di chiarire l'applicazione che i diversi istituti hanno nel campo della navigazione marittima e in quello della navigazione aerea» (n. 298).

<sup>(36)</sup> V. *infra* paragrafo successivo.

Quest'ultima osservazione servirà da supporto e da filo conduttore per l'analisi degli istituti fin qui menzionati che si svilupperà di seguito.

### 3.2. *Il ritrovamento di relitti marittimi.*

L'istituto del ritrovamento, parimenti al ricupero, ha per oggetto i relitti derivanti da un naufragio, distinguendosi, sotto questo profilo, dall'assistenza e dal salvataggio <sup>(37)</sup>. Il ritrovamento si differenzia altresì dal ricupero per ciò che attiene in particolare la natura delle operazioni in questione.

Nello specifico l'art. 510 c. nav. si riferisce alla circostanza in cui vengano ritrovati «fortuitamente relitti in mare, o dal mare rigettati in località del demanio marittimo».

Dalla lettura di tale disposizione emergono alcuni dei tratti distintivi di tale istituto.

Innanzitutto l'elemento che differenzia in maniera sostanziale il ritrovamento dal ricupero sta nel fatto che il primo avviene in maniera «fortuita», trattandosi pertanto di una situazione accidentale dalla quale deriva, in un momento successivo, l'apprensione della cosa ritrovata <sup>(38)</sup>. Quest'ultima operazione costituisce invece nel ricupero

---

<sup>(37)</sup> Sull'assistenza e salvataggio v. *infra* § 5.

<sup>(38)</sup> In dottrina è stato a tal proposito precisato che l'attività di apprensione del relitto sia necessariamente accessoria del ritrovamento, non divenendo pertanto «il fatto determinante dell'assunzione della disponibilità del relitto, perché altrimenti si passa dal ritrovamento al ricupero»: così S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 240.

il frutto di una attività preordinata, dunque organizzata allo scopo di rinvenire un relitto della cui esistenza si è già a conoscenza.

Essendo stato osservato in dottrina che l'istituto del ritrovamento di relitti di mare e di aeromobili presenta il carattere della specialità «legata alla natura del bene oggetto del ritrovamento e al luogo ove questo avviene» <sup>(39)</sup>, si ritiene utile qualche precisazione sul luogo del ritrovamento. Infatti, mentre non si pongono dubbi circa i relitti trovati in mare, qualche perplessità potrebbe sorgere per quanto concerne i relitti rigettati dal mare, non essendo sempre agevole distinguere il caso in cui tali relitti siano stati effettivamente trascinati sulla spiaggia dalle onde oppure siano stati abbandonati direttamente in detta località. Ad ogni modo è pacifica la considerazione secondo cui è la normativa generale a disciplinare il ritrovamento di relitti in acque interne o dalle acque interne rigettati a riva, nonché, ovviamente, il ritrovamento di relitti in località del litorale marittimo che non provengano dalla navigazione marittima o aerea <sup>(40)</sup>.

Ciò che varia in maniera sostanziale tra le disposizioni di diritto comune e le disposizioni speciali in materia di ritrovamento di relitti in mare consiste nella circostanza che per queste ultime prevale il pubblico interesse, nel senso che «l'interesse dell'inventore non è

---

<sup>(39)</sup> A. ANTONINI, *Salvaggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 137.

<sup>(40)</sup> Cfr. A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, cit., 121 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 687.

tutelato coll'attribuzione della proprietà» <sup>(41)</sup> della cosa ritrovata – come avviene per i relitti che ricadono sotto la normativa comune qualora il proprietario sia ignoto – ma attraverso il riconoscimento del diritto ad un compenso e al rimborso di eventuali spese. La tutela dell'interesse pubblico dello Stato, preminente sull'interesse privato del ritrovatore, risulta rafforzato qualora si sia in presenza di alcune speciali categorie di relitti, quali oggetti di interesse artistico, storico, archeologico (sui quali si tornerà a breve), armi, munizioni, apparecchi militari, che vengono direttamente devoluti allo Stato <sup>(42)</sup>. Tale considerazione emerge chiaramente in quelli che sono gli obblighi e i diritti del ritrovatore <sup>(43)</sup>.

---

<sup>(41)</sup> Così A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, cit., 121.

<sup>(42)</sup> Vedasi R. ALBANO, *Ricupero, ritrovamento di relitti e occupazione di cose abbandonate in mare*, cit., 93 ss.; A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, cit., 117 ss.; S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 243 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1014 ss.

<sup>(43)</sup> Ai sensi dell'art. 510 c. nav., il ritrovatore «entro tre giorni dal ritrovamento o dall'approdo della nave se il ritrovamento è avvenuto in corso di navigazione, deve farne denuncia all'autorità marittima più vicina e, quando sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario [...]», avendo egli diritto al rimborso delle spese e a un premio che varia a seconda che il ritrovamento sia avvenuto in mare ovvero in località del demanio marittimo. Per quanto concerne la procedura di denuncia e avviso del ritrovamento, delle modalità di consegna delle cose ritrovate e ritiro delle stesse da parte del proprietario, nonché delle loro vendita, ne è dato trovare specifica disciplina negli artt. 460-464 del regolamento di attuazione al codice della navigazione. Inoltre la relazione al codice della navigazione precisa che tale distinzione nel computo del premio trova giustificazione nel fatto che «vale non solo a consentire un'equa differenziazione tra le due ipotesi, delle quali la prima presenta presumibilmente un'azione più meritoria per l'economia nazionale o forse talvolta pericolosa da parte del ritrovatore, ma consente altresì di adeguare la disciplina della seconda a quella fissata dal codice civile» (n. 318). Quest'ultima motivazione si collega alla questione in seguito menzionata relativa alla difficile prova sulla provenienza degli oggetti ritrovati sul demanio, ovvero se questi siano stati o meno rigettati dal mare.



Ulteriori incertezze sorgono circa la natura e la provenienza dell'oggetto del ritrovamento. Pur essendo comunque in presenza di un relitto, tuttavia è interessante soffermarsi sulla distinzione terminologica utilizzata dagli artt. 501 e 510 c. nav. che ha visto contrapporsi diverse posizioni dottrinali. A tale proposito si ricorda che, mentre l'art. 501 c. nav. sul ricupero intende quali «relitti» una nave o un aeromobile naufragati o altri relitti della navigazione, l'art. 510 c. nav. ha ad oggetto i relitti in mare o dal mare rigettati. Tali espressioni hanno creato in dottrina, come si accennava pocanzi, opinioni difformi tra chi ha ritenuto che i relitti in mare o da esso rigettati si riferiscano ai relitti in generale qualunque ne sia la natura, e dunque anche di provenienza terrestre <sup>(44)</sup>, e chi, al contrario, ha sostenuto che debba trattarsi di relitti proveniente esclusivamente dalla navigazione marittima o aerea <sup>(45)</sup>.

Una particolare ipotesi è rappresentata dal ritrovamento di cetacei arenati di cui all'art. 512, c. nav., ai sensi del quale «i cetacei arenati sul litorale della Repubblica appartengono allo Stato» e che al ritrovatore spetta un premio pari alla ventesima parte del valore del

---

<sup>(44)</sup> Sul punto A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 137 ss.; G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 452 ss.; S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 237 ss.; G. MARTINI, *Ritrovamenti in mare di relitti e di cose di interesse artistico o storico*, cit., 295 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1010 ss.

<sup>(45)</sup> Cfr. R. ALBANO, *Ricupero, ritrovamento di relitti e occupazione di cose abbandonate in mare*, cit., 89 ss.; A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, cit., 117 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 687.

cetaceo. Nulla si dispone per quanto riguarda i criteri di determinazione del valore di un cetaceo.

Da ultimo merita un cenno l'ipotesi di ritrovamento di relitti aeronautici.

Qualora questi vengano ritrovati in mare o siano stati rigettati dal mare sul litorale, la loro disciplina, come si è visto, ricade sotto l'art. 510 c. nav. trattandosi pur sempre di relitti marittimi. L'art. 993 c. nav. contempla invece l'ipotesi di ritrovamento di relitti non ricadenti nelle ipotesi previste dall'art. 510 <sup>(46)</sup>. Ne deriva che gli artt. 993 e seguenti si applicano ai relitti della navigazione aerea caduti sulla terra nonché sul litorale marittimo, a condizione che non siano stati rigettati in tale località dal mare. In quest'ultima ipotesi trovano applicazione gli artt. 510 e seguenti <sup>(47)</sup>. Anche per quanto concerne i relitti aeronautici al ritrovatore spetta il rimborso delle spese e un premio.

Da precisare che anche dall'art. 993 e seguenti «emerge la diretta tutela dell'interesse pubblico dello Stato» <sup>(48)</sup> in quanto i relitti aeronautici sono sempre devoluti allo Stato qualora il proprietario non curi di ritirarli entro il termine fissato dall'autorità o, laddove fosse ignoto, non si presenti entro sei mesi dall'avviso pubblicato.

---

<sup>(46)</sup> Ai sensi dell'art. 993 c. nav. «chi trova fortuitamente relitti di aeromobile fuori delle località indicate nell'articolo 510, deve, entro tre giorni dal ritrovamento, farne denuncia all'autorità aeronautica del luogo o in mancanza al sindaco del comune».

<sup>(47)</sup> Cfr. A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, cit., 120 ss.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., 244 ss.

<sup>(48)</sup> Così A. DE CUPIS, *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, cit., 121.

### 3.3. *Il ricupero di relitti marittimi.*

Gli articoli dal 501 al 509 del codice della navigazione contengono la disciplina relativa al ricupero di una nave o di un aeromobile naufragati, nonché di altri relitti della navigazione <sup>(49)</sup>. Avendo già accennato dei relitti che rientrano nella fattispecie del ricupero <sup>(50)</sup>, vengono di seguito delineati solamente i tratti essenziali di tale istituto in ragione del fatto che lo stesso trova tuttora applicazione nelle acque sotto la giurisdizione dello Stato italiano fintantoché non entrerà in vigore la convenzione di Nairobi sulla rimozione dei relitti in mare del 2007 e nei limiti in cui quest'ultima eventualmente opererà.

---

<sup>(49)</sup> Prima dell'entrata in vigore del codice della navigazione, la materia dei recuperi era disciplinata, congiuntamente ai ritrovamenti, in parte nel codice della marina mercantile e in parte nel relativo regolamento. Vedasi R. ALBANO, *Ricupero, ritrovamento di relitti e occupazione di cose abbandonate in mare*, cit., 90 ss.

<sup>(50)</sup> Per un'accurata e dettagliata illustrazione dell'istituto del ricupero vedasi, tra i molti, R. ALBANO, *Ricupero, ritrovamento di relitti e occupazione di cose abbandonate in mare*, cit., 89 ss.; A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 129 ss.; G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 435 ss.; N. DE MARCO, *Recupero e salvataggio*, cit., 166 ss.; U. LA TORRE, *Ricupero*, cit., 365 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 681 ss.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., 237 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 964 ss.; R. RUSSO, *Per una costruzione unitaria dei rapporti di assistenza, salvataggio, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1950, 3 ss.; G. SILINGARDI, *Ricupero e ritrovamento di relitti*, cit., 748 ss.; E. VOLLI, *Assistenza, salvataggio e ricupero*, in *Dir. maritt.*, 1987, 644 ss.; ID., *Comproprietà navale e ricupero*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1958, 222 ss. In giurisprudenza cfr. Cass., sez. un., 8 luglio 1955, in *Riv. dir. nav.*, II, 1956, 235 ss., con nota di R. RUSSO, *Salvataggio e ricupero*, cit., 235 ss.; Trib. Napoli 15 maggio 1951, in *Riv. dir. nav.*, II, 1953, 65 ss., con nota di R. RUSSO, *Salvataggio e ricupero*, cit., 65 ss.

Da premettere che il ricupero di relitti, operato con o senza mezzi nautici e allo scopo di annullare, nei limiti del possibile, le conseguenze dannose derivanti dal pericolo già attuatosi, essendo un'attività preordinata a tal fine, si differenzia innanzitutto dal ritrovamento – anch'esso finalizzato al rinvenimento di relitti, ma in maniera puramente casuale – e dal soccorso che ha invece luogo quando il pericolo è concreto e attuale <sup>(51)</sup>.

Ricordando che il ricupero può essere privato <sup>(52)</sup> oppure operato d'ufficio dall'autorità marittima <sup>(53)</sup> e che sussiste in capo al ricuperatore l'obbligo di consegnare le cose recuperate al proprietario o, qualora questi fosse ignoto, «alla più vicina autorità preposta alla navigazione marittima o interna» (art. 502, comma 2, c. nav.), pur godendo il ricuperatore di un diritto all'indennità e al compenso <sup>(54)</sup>, si

---

<sup>(51)</sup> Sull'istituto del soccorso vedi *infra* § 5.

<sup>(52)</sup> Il ricupero privato può essere intrapreso direttamente dal proprietario del relitto, il quale ha la precedenza con la sola eccezione del comandante della nave naufragata che «subito dopo il naufragio, dichiara di costituirsi capo ricuperatore» (art. 505 c. nav.) o da soggetti terzi preferendo chi «avendo identificato il relitto, ne abbia fatto per primo denuncia all'autorità preposta alla navigazione marittima o interna» (art. 501 c. nav.), potendo questi assumere il ricupero per contratto con il proprietario o per iniziativa spontanea. Sul tema vedasi T. TESTA, *Il ricupero operato dal comandante della nave naufragata*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1950, 130 ss.

<sup>(53)</sup> L'Autorità marittima interviene al manifestarsi di due condizioni, ovvero «se ne è prevedibile un utile risultato» e «quando i proprietari delle cose non intendano provvedervi direttamente o non intendano proseguire il ricupero iniziato» (art. 507 c. nav.).

<sup>(54)</sup> In particolare il ricuperatore ha diritto «al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese nonché a un compenso stabilito in ragione del valore delle cose recuperate, degli sforzi compiuti e dei rischi corsi, del valore dei mezzi e di materiali impiegati [...]» in proporzione al valore delle cose stesse (art. 503 c. nav.). Tale diritto decade in caso di mancato obbligo di riconsegna delle cose recuperate.

ritiene peraltro opportuna qualche precisazione sul concetto di ricupero marittimo.

Intanto vi è da premettere che il ricupero può avere ad oggetto sia relitti della navigazione marittima che relitti della navigazione aerea. Tuttavia, facendo il codice della navigazione espresso riferimento soltanto al ricupero nel settore della navigazione per acqua «per distinguere questo ricupero da quello aeronautico» <sup>(55)</sup> – circostanza che trova la sua ragion d'essere probabilmente nella considerazione che all'epoca le caratteristiche tecniche di altri mezzi quali gli aeromobili, non avrebbero potuto consentire di effettuare recuperi in mare o quantomeno una siffatta ipotesi non trovava nella pratica riscontro <sup>(56)</sup> – è sorto il dubbio se possa considerarsi marittimo il ricupero in mare di relitti della navigazione ad opera di un aeromobile <sup>(57)</sup>.

Inizialmente la risposta in apparenza negativa veniva dalla relazione al codice della navigazione n. 301 in base alla quale «deve considerarsi senza dubbio marittimo il ricupero di relitti della navigazione aerea compiuto in mare ad opera di una nave, mentre per contro non potrebbe essere considerato ricupero marittimo quello effettuato in mare per relitti della navigazione marittima, ad opera di un aeromobile».

---

<sup>(55)</sup> V. U. LA TORRE, *Ricupero*, cit., 366.

<sup>(56)</sup> Cfr. A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 129 ss.; U. LA TORRE, *Ricupero*, cit., 366 ss.

<sup>(57)</sup> Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 682 s.

Oggigiorno, in considerazione dello sviluppo tecnologico dei mezzi non nautici, sembra corretta l'affermazione secondo cui è possibile ricomprendere nel ricupero marittimo altresì il ricupero operato in mare da un aeromobile o da un altro mezzo non nautico <sup>(58)</sup>.

### 3.4. *La rimozione di cose sommerse.*

Il codice della navigazione tratta della fattispecie della rimozione di cose sommerse negli artt. 72 e 73 che disciplinano rispettivamente la rimozione di materiali sommersi e la rimozione di navi e di aeromobili sommersi <sup>(59)</sup>.

Più precisamente l'art. 72 dispone l'immediata rimozione da parte degli interessati di «merci o di altri materiali» situati nei porti, rade e canali, con la precisazione che, laddove questi non provvedano, si procede d'ufficio qualora «a giudizio dell'Autorità marittima possa derivare dal fatto un pericolo o un intralcio alla navigazione».

L'art. 73 riguarda il caso di navi o aeromobili sommersi in porti, rade, canali e altresì in località del mare territoriale e che, analogamente al caso delle cose sommerse, possano, a giudizio dell'Autorità marittima, costituire un pericolo o intralcio per la

---

(<sup>58</sup>) U. LA TORRE, *Ricupero*, cit., 366; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 682 s.; G. SILINGARDI, *Ricupero e ritrovamento di relitti*, cit., 758 ss.

(<sup>59</sup>) Per una ricostruzione dell'istituto della sommersione, vedasi, tra i molti, M. GRIGOLI, *Rimozione di cose sommerse*, in *Enc. dir.*, XL, Milano, 1989, 914 ss.; U. LA TORRE, *Ricupero*, cit., 370 ss.

navigazione. In tal caso l'Autorità marittima può ordinare al proprietario di provvedere a sue spese alla rimozione del relitto.

Dal prevalente orientamento dottrinale <sup>(60)</sup>, con il quale qui si concorda, emerge che la sommersione di una nave o aeromobile non comporta di per sé la sua trasformazione in relitto, essendo in quest'ultimo caso necessaria una modificazione sostanziale della struttura fisica – ovvero risulti che la riparazione non sia economicamente conveniente – dando luogo di conseguenza ad un'operazione non già di rimozione, ma di ricupero. Pertanto, una nave o aeromobile che dalla sommersione temporanea non abbia ricevuto una modificazione sostanziale della sua struttura fisica, e che a seguito delle opportune operazioni di estrazione e riparazione ritorni

---

<sup>(60)</sup> Di particolare interesse è la nota critica di Iannuzzi alla sentenza del tribunale di Napoli del 22 ottobre 1953 dove si legge che «non v'è dubbio che l'ipotesi della sparizione [...], rientri nel concetto di *interitus rei* poiché la nave dissociata dall'elemento del galleggiamento [...], ben può dirsi perita come tale, e il suo scafo non rappresenta che un relitto. Né il concetto dell'*interitus rei* vien meno per il solo fatto che il relitto, per la posizione in cui si trova, presenta possibilità di recupero e di riutilizzazione a seguito di lavori di ricostruzione, di riparazione e di riadattamento». L'A. infatti osserva che «l'equivoco in cui è incorsa la sentenza consiste nell'aver confuso tra il possesso delle caratteristiche strutturali richieste per il galleggiamento e la possibilità concreta di galleggiare», che «non presuppone necessariamente la perdita delle caratteristiche strutturali anzidette». L'A. prosegue sostenendo che «è escluso che il fatto della sommersione comporti, di per sé solo, come conseguenza immediata e necessaria, l'*interitus rei*», e che pertanto «risulta l'inesistenza di un nesso necessario tra la sommersione e il perimento della *res* nave»: così M. IANNUZZI, *La sommersione della nave e la nozione di «interitus rei»*, cit., 268 ss. In linea con la visione del Iannuzzi, vedasi altresì G. BERLINGIERI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 438 ss.; G. CAMARDA, *I relitti marini. Problematiche giuridiche e linee per una nuova ricerca*, cit., 92 ss. *Contra* R. RUSSO, *Salvataggio e ricupero*, cit., 66 ss.

funzionante, non è da considerarsi perduta/o e dunque, in base a quanto affermato sopra, non può essere ritenuta/o un relitto.

È peraltro interessante a tal proposito notare che nell'art. 73 c. nav. sulla sommersione di navi e aeromobili questi vengono definiti come «relitti», facendo sorgere il dubbio, alla luce delle considerazioni appena esposte e considerando altresì che gli artt. 72 e 73 sono collocati in un libro del codice della navigazione diverso da quello in cui si tratta dei relitti (<sup>61</sup>), che il legislatore italiano abbia impropriamente utilizzato tale termine.

#### 4. *I beni culturali sommersi.*

I beni culturali sommersi rappresentano una particolare categoria di relitti che il codice della navigazione contempla all'interno della fattispecie del ritrovamento, relitti la cui scoperta è da ritenersi frutto di un'attività fortuita e non preordinata a tal fine, ricadendo quest'ultimo caso, si ricorda, nell'istituto del ricupero.

L'inquadramento giuridico nell'ordinamento italiano dei relitti di interesse storico, archeologico e culturale è tutt'altro che agevole, o così è stato in parte fino all'entrata in vigore della convenzione di Parigi del 2 novembre 2001 sulla protezione del patrimonio culturale

---

(<sup>61</sup>) Gli artt. 72 e 73 sono collocati nel libro primo mentre i relitti vengono trattati nel libro terzo del codice della navigazione.



subacqueo (convenzione UNESCO), entrata in vigore in Italia grazie alla legge di ratifica del 23 ottobre 2009 n. 157 <sup>(62)</sup>.

Partendo dal presupposto che la tutela dei beni culturali in generale, e dunque anche di quelli sommersi, è un principio costituzionalmente garantito <sup>(63)</sup>, la difficoltà di individuazione della legge applicabile scaturiva dalla considerazione che la relativa disciplina contenuta nel codice della navigazione risulta alquanto scarna, laddove all'art. 511, comma 2, viene solamente specificato che «gli oggetti di interesse artistico, storico, archeologico o etnografico, nonché le armi, le munizioni e gli apparecchi militari, quando il proprietario non curi di ritirarli [...], sono devoluti allo Stato». Si è reso pertanto necessario il ricorso a diversi testi normativi in materia di beni culturali in generale per tentare di colmare le lacune rispetto ad una incompiuta, fino al 2001, disciplina del patrimonio culturale subacqueo.

Innanzitutto si è fatto riferimento al diritto comune <sup>(64)</sup> ed alle leggi speciali, ovvero, in questo caso, al codice dei beni culturali e del

---

<sup>(62)</sup> In G.U. 10 novembre 2009, n. 262.

<sup>(63)</sup> All'art. 9 della costituzione si legge che «la Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione», intendo per quest'ultimo «tutti quei beni mobili e immobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà».

<sup>(64)</sup> Nello specifico si rinvia all'art. 826 c. civ. in base al quale «fanno parte del patrimonio indisponibile dello Stato [...] le cose di interesse storico, archeologico, paleontologico, paleontologico e artistico, da chiunque e in qualunque modo ritrovate nel sottosuolo [...] gli aeromobili militari e le navi da guerra», che fissa intanto il principio secondo cui tali beni appartengono allo Stato, ed all'art. 932

paesaggio <sup>(65)</sup> il quale dispone che «sono beni culturali le cose immobili e mobili [...] che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico» (art. 10).

L'entrata in vigore della convenzione di Parigi del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, a cui il codice dei beni culturali e del paesaggio espressamente rinvia <sup>(66)</sup>, ha sopperito in gran parte alla precedente mancanza di una normativa speciale sui beni culturali sommersi, risolvendo di conseguenza il problema relativo alla legge applicabile, avendo ora a disposizione un'apposita convenzione uniformante la materia per tutti gli Stati ratificanti.

Il primo evidente passo in avanti compiuto dalla convenzione di Parigi del 2001 consiste nell'aver fornito una precisa definizione di questa speciale categoria di relitti. All'art. 1 è dato infatti leggere che *«underwater cultural heritage means all traces of human existence having a*

c. civ. sul «Tesoro» il quale dispone che «per il ritrovamento degli oggetti di interesse storico, archeologico, paleontologico, paleontologico e artistico si osservano le disposizioni delle leggi speciali».

<sup>(65)</sup> Il d. lgs. del 22 gennaio 2004 n. 42 «codice dei beni culturali e del paesaggio» è stato emanato ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002 n. 137 la quale dispone la «delega per il riassetto e la codificazione in materia di beni culturali e ambientali, spettacolo, sport, proprietà letteraria e diritto d'autore». Il d. lgs. n. 42/2004, oltre a riprodurre in sostanza le norme contenute nella previgente l. n. 1089/1939, abroga le norme contenute nel d. lgs. 29 ottobre 1999 n. 490 «testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali» a sua volta emanato a norma dell'art. 1 della legge 8 ottobre 1997 n. 352.

<sup>(66)</sup> Ai sensi dell'art. 94 del codice dei beni culturali e del paesaggio che «gli oggetti archeologici e storici rinvenuti nei fondali della zona di mare stesa dodici miglia marine a partire dal limite esterno del mare territoriale sono tutelati ai sensi delle regole relative agli interventi sul patrimonio culturale subacqueo allegate alla convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001».

RACHELE GENOVESE, *La Wreck Removal Convention 2007: quadro normativo attuale e prospettive future* - Tesi di dottorato in Scienze giuridiche, Università degli Studi di Sassari.

*cultural, historical or archaeological character which have been partially or totally under water, periodically or continuously, for at least 100 years such as: i) sites, structures, buildings, artefacts and human remains, together with their archaeological and natural context; ii) vessels, aircraft, other vehicles or any part thereof, their cargo or other contents, together with their archaeological and natural context; and iii) objects of prehistoric characters».*

Senza entrare nel merito delle singole disposizioni e delle relative criticità interpretative, del resto già ampiamente analizzate in dottrina <sup>(67)</sup>, ciò che qui interessa è il raccordo tra la convenzione UNESCO e l'ordinamento normativo italiano.

---

(67) Vedasi T. SCOVAZZI, *La protezione del patrimonio culturale sottomarino nel Mare Mediterraneo*, Milano, 2004; S. AMBROSINO, *I beni culturali subacquei: profili giuridici*, in *Riv. giur. edil.*, 1995, 99 ss.; M. M. ANGELONI, A. SENESE, *Il diritto del mare*, Bari, 2005, 135 ss.; F. BERLINGIERI, *La convenzione UNESCO del 2001 sul patrimonio culturale subacqueo e la convenzione IMO del 1989 sul salvataggio*, in *Dir. maritt.*, 2002, 1095 ss.; J. BLAKE, *The Protection of Underwater Cultural Heritage*, in *Inter. Comp. Law Quart.*, 1996, 819 ss.; G. CAMARDA, *Convenzione sul patrimonio culturale subacqueo e normativa interna di adeguamento*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, n.s. *Dir. maritt.*, 2010, 247 ss.; ID., *La normativa nazionale ed internazionale per la protezione del patrimonio culturale subacqueo nel Mediterraneo. Considerazioni introduttive ad un recente convegno*, in *Giureta*, 2003, 1 ss.; G. CARDUCCI, *La convenzione UNESCO sul patrimonio culturale subacqueo*, in *Riv. dir. intern.*, 2002, 53 ss.; M. C. CICIRIELLO, *Progetto di convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo: cronaca di un negoziato*, in *Dir. maritt.*, 1998, 1381 ss.; V. P. COGLIATI BANTZ, C. FORREST, *Consistent: The Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage and the United Nations Convention on the Law of the Sea*, in *Cambridge Journ. Intern. Compar. Law*, 2013, 536 ss.; A. M. COTTRELL, *The Law of the Sea and International Marine Archaeology: Abandoning Admiralty Law to Protect Historic Shipwrecks*, in *Fordham Int'l L. J.*, 1993, 665 ss.; S. DROMGOOLE, *2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, in *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 2003, 59 ss.; D. ENRÍQUEZ, P. URIBE, *Restos náufragos y derecho internacional. La Convención de Nairobi en perspectiva*, in *Anuario Mexicano Der. Intern.*, 2009, 439 ss.; C. FORREST, *A New International Regime for the Protection of Underwater Cultural Heritage*, in *U. Queensland L. J.*, 2009, 511 ss.; C. HENN, *The Trouble with Treasure: Historic Shipwrecks Discovered in International Waters*, in *U. Miami Int'l Comp. L. Rev.*, 2012, 167 ss.; W. IRVING, *The Nairobi Convention: Reforming Wreck Removal in New*

La convenzione UNESCO del 2001, come si è già osservato, è entrata in vigore a seguito dell'emanazione della legge di «ratifica ed esecuzione della convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, con allegato, adottata a Parigi il 2 novembre 2001, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno», del 23 ottobre 2009 n. 157.

In realtà già il codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004 aveva reso operativo, mediante rinvio, il contenuto della convenzione UNESCO relativamente agli oggetti archeologici e storici rinvenuti nella zona tra le dodici e le ventiquattro miglia marine dalla linea di base ancor prima che la convenzione entrasse in vigore in Italia <sup>(68)</sup>.

---

*Zealand*, in *Ac&NZ Mar. L. J.*, 2010, 89 ss.; A. PAPA, *Tutela e valorizzazione del patrimonio culturale subacqueo nell'ordinamento italiano: aspetti problematici e prospettive future*, in *Riv. giur. edil.*, 2002, 211 ss.; M. PAPA SOKAL, *International Law for the Protection of the Underwater Cultural Heritage: Can our Past be Salvaged?*, in *Cult. Without Context*, 2005; R. D. PELTZ, *Salvaging Historic Wrecks*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2000-2001, 105 ss.; F. L. ROBERTI MAGGIORE, *Strumenti internazionali volti ad assicurare la tutela dei beni culturali, in particolare la convenzione UNESCO del 2 novembre 2001 sul patrimonio culturale subacqueo*, in *Dir. maritt.*, 2009, 1390 ss.; T. SCOVAZZI, *The Entry into Force of the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, in *Aegean Rev. Law Sea*, 2010, 19 ss.; T. TREVES, *Stato costiero e archeologia sottomarina*, in *Riv. dir. intern.*, 1993, 698 ss.; A. VIGORITO, *La salvaguardia del patrimonio culturale sottomarino nel diritto internazionale e comunitario*, in *Dir. maritt.*, 2009, 380 ss.

<sup>(68)</sup> L'art. 94 del codice dei beni culturali e del paesaggio approvato, si ricorda, con d. lgs. n. 42/2004, dispone che «gli oggetti archeologici e storici rinvenuti nei fondali della zona di mare estesa dodici miglia marine a partire dal limite esterno del mare territoriale sono tutelati ai sensi delle regole relative agli interventi sul patrimonio culturale subacqueo, allegate alla Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, adottata a Parigi il 2 novembre 2001».

RACHELE GENOVESE, *La Wreck Removal Convention 2007: quadro normativo attuale e prospettive future* - Tesi di dottorato in Scienze giuridiche, Università degli Studi di Sassari.

Rinviando per i dettagli di analisi delle singole disposizioni contenute nella l. n. 157/2009 ai contributi dottrinali <sup>(69)</sup>, si ritengono di particolare interesse soltanto alcuni articoli della stessa legge relativi al rinvenimento di beni culturali in specifiche zone di mare.

Partendo dall'art. 3 si può osservare che, nel caso di ritrovamento di beni di interesse storico e archeologico in zone di mare comprese tra le dodici e le ventiquattro miglia marine di uno Stato che si sovrappongono ad analoghe zone di un altro Stato e qualora non sia stato raggiunto alcun accordo di delimitazione, i poteri dello Stato italiano non potranno estendersi oltre la linea mediana così come definita dall'art. 1, comma 3, l. n. 61/2006 <sup>(70)</sup>. Da tale disposizione emerge in maniera evidente il collegamento tra la legge di ratifica della convenzione UNESCO e la legge 8 febbraio

---

<sup>(69)</sup> Vedasi G. CAMARDA, *Convenzione sul patrimonio culturale subacqueo e normativa interna di adeguamento*, cit., 247 ss.; A. FRIGERIO, *L'entrata in vigore in Italia della convenzione UNESCO 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo*, nel sito web [www.aedon.mulino.it](http://www.aedon.mulino.it). Vedasi altresì G. LEONE, A. L. TARASCO (a cura di), *Commentario al codice dei beni culturali e del paesaggio*, Padova, 2006.

<sup>(70)</sup> L'art. 3 l. n. 157/2009 dispone che «quando la zona indicata dall'articolo 94 del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni, si sovrappone con un'analogha zona di un altro Stato e non è ancora intervenuto un accordo di delimitazione, le competenze esercitate dall'Italia non si estendono oltre la linea mediana di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 8 febbraio 2006, n. 61». In merito alla linea mediana di cui sopra, l'art. 1, comma 3, l. n. 61/2006, dopo aver affermato che i limiti esterni delle zone di protezione ecologica sono determinati sulla base di accordi con gli Stati interessati, precisa che «fino alla data di entrata in vigore di detti accordi i limiti esterni delle zone di protezione ecologica seguono il tracciato della linea mediana, ciascun punto della quale è equidistante dai punti più vicini delle linee di base del mare territoriale italiano e di quello dello Stato interessato di cui al comma 2».

2006 n. 61 relativa all'istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale <sup>(71)</sup>.

L'art. 4 della legge di ratifica n. 157/2009 dispone poi che gli interventi sul patrimonio culturale subacqueo nelle zone di protezione ecologica oltre le ventiquattro miglia marine dalla linea di base del mare territoriale italiano vanno attuati nel rispetto degli artt. 9 e 10 della convenzione UNESCO e delle regole contenute nel relativo allegato e dunque sulla base di quanto previsto dalla convenzione rispetto ai ritrovamenti nella zona economica esclusiva e nella piattaforma continentale.

Per quanto riguarda infine il ritrovamento o l'intenzione di porre in essere interventi su oggetti rientranti nella nozione di patrimonio culturale sommerso situati nell'Area internazionale dei fondi marini, l'art. 6 l. n. 157/2009, nel rispetto dell'art. 11 della convenzione UNESCO, dispone che «i cittadini italiani o il comandante di una nave battente bandiera italiana [...] devono farne denuncia al Ministero degli affari esteri».

---

<sup>(71)</sup> Degna di nota è la previsione contenuta nell'art. 2, comma 1, l. n. 61/2006 la quale precisa che «l'Italia esercita la propria giurisdizione in materia di protezione e di preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico, conformemente a quanto previsto dalla citata convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e della convenzione UNESCO del 2001», inglobando pertanto nel concetto di protezione e preservazione dell'ambiente marino altresì la protezione e preservazione del patrimonio culturale subacqueo.

## 5. *Assistenza e salvataggio: cenni.*

Sull'istituto del soccorso in mare, comprensivo delle fattispecie di assistenza e salvataggio, si è già fatto cenno all'inizio del presente capitolo, laddove si è specificato che, rispetto all'ordinamento italiano, il codice della navigazione distingue, nel suo titolo IV, l'assistenza e il salvataggio da un lato dal ricupero e dall'altro dal ritrovamento. Mentre questi ultimi due istituti sono già stati esaminati, rimane da vedere più da vicino in quali circostanze si configurano le fattispecie dell'assistenza e del salvataggio e sotto quali profili la relativa disciplina nell'ordinamento italiano è variata a seguito dell'entrata in vigore della convenzione *Salvage* del 1989.

Gli istituti in esame sono stati oggetto di disciplina già a partire dall'inizio del secolo scorso, più precisamente nelle già menzionate convenzioni di Bruxelles del 23 settembre 1910 e del 29 settembre 1938 regolanti rispettivamente l'assistenza e il salvataggio marittimi e il soccorso aeronautico, le quali hanno fortemente influenzato la successiva codificazione italiana in materia, in particolare per ciò che attiene la separazione dei concetti di assistenza e salvataggio (*assistance aux navires*) dal ricupero (*sauvetage des épaves*) <sup>(72)</sup>. Il codice della navigazione dedica infatti il capo I del titolo IV, parte I, libro III (artt.

---

<sup>(72)</sup> Vedasi A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 97 ss.; N. DE MARCO, *Recupero e salvataggio*, cit., 166 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 659 ss.; R. RUSSO, *Per una costruzione unitaria dei rapporti di assistenza, salvataggio, ricupero e ritrovamento di relitti*, cit., 3 ss.; E. VOLLI, *Assistenza, salvataggio e ricupero*, cit., 644 ss.

489-500) alla disciplina dell'assistenza e del salvataggio marittimi e il capo I del titolo III, parte II, libro III (artt. 981-992) all'assistenza e al salvataggio aeronautici.

Nello specifico il codice prevede l'obbligo di «assistenza a nave o ad aeromobile in mare o in acque interne, i quali siano in pericolo di perdersi» (art. 489) e «quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare e di riprendere il volo, il comandante della nave soccorritrice è tenuto [...] a tentarne il salvataggio, ovvero, se ciò non sia possibile, a tentare il salvataggio delle persone che si trovano a bordo. È del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare persone che siano in mare o in acque interne in pericolo di perdersi» (art. 490). Analoghe disposizioni sono previste per quanto concerne il soccorso aeronautico con l'aggiunta della previsione di un «aeromobile caduto o atterrato in regioni desertiche» (art. 981) <sup>(73)</sup>.

Dalla lettura delle sopra riportate disposizioni vengono in rilievo alcuni elementi caratterizzanti l'istituto del soccorso, ovvero sia la natura del soggetto che presta il soccorso (nave o aeromobile) e lo stato in cui deve versare colui che riceve il soccorso, ossia lo stato di pericolo. La relazione al codice fornisce l'ulteriore specificazione ai sensi della quale «devono raccogliersi nell'assistenza i casi in cui il soccorso conduce al salvamento con la collaborazione del soggetto passivo, e invece nel salvataggio i casi in cui il salvamento è operato

---

<sup>(73)</sup> Per approfondimenti si rinvia a U. LA TORRE, *Assistenza di aeromobile ad aeromobile*, in *Dir. maritt.*, 2015, 500 ss.



senza una tale collaborazione; deve intendersi per salvataggio il salvamento di persone o di beni ancora esistenti nella loro entità fisica originaria e per ricupero invece il salvamento di cose provenienti da sinistro e che, dal sinistro, hanno ricevuto una sostanziale modificazione alla loro consistenza fisica. Pertanto, il criterio di distinzione tra l'assistenza e il salvataggio si ricongiunge alla natura del soggetto che porta il soccorso; il criterio di distinzione tra il salvataggio e il ricupero si ricongiunge invece all'essenza fisica dell'oggetto tratto a salvamento» (n. 299) <sup>(74)</sup>.

Seppur dalla relazione al codice emergono piuttosto chiaramente quelli che sono i connotati identificativi del soccorso, tuttavia con

---

<sup>(74)</sup> In tal senso rileva altresì la complessa questione relativa all'indennità e al compenso rispetto alle operazioni di soccorso. È infatti previsto per i soccorritori, sia che si tratti di soccorso obbligatorio sia contrattuale piuttosto che spontaneo, un'indennità, che prescinde dall'utile risultato, sotto forma di risarcimento dei danni subiti e di rimborso delle spese incontrate, entro i limiti del valore dei beni soccorsi, nonché, in ragione invece del raggiungimento di un utile risultato, un compenso rapportato ai rischi corsi dal mezzo soccorritore, agli sforzi compiuti e al tempo impiegato. Ancora più articolato appare il sistema del compenso per il soccorso portato alle persone, per il quale si possono configurare diverse ipotesi: *a*) qualora si sia in presenza di una copertura assicurativa per gli obblighi derivanti dalla ricevuta prestazione di soccorso, il soccorritore ha diritto di ricevere la compensazione dall'assicuratore, nei limiti della relativa copertura e dell'utile risultato; *b*) nel caso in cui manchi suddetta copertura assicurativa ma il soccorso alle persone si sia compiuto congiuntamente al soccorso di una nave, di un aeromobile o di cose, il soccorritore ha diritto al compenso (a carico del proprietario delle cose soccorse) rapportato all'utile risultato e «nei limiti di una parte equitativamente stabilita del compenso relativo alle altre operazioni» (art. 493); *c*) negli altri casi il soccorritore non ha diritto ad alcun compenso. Per approfondimenti vedasi A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 105 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 674 s.; R. RUSSO, *Per una costruzione unitaria dei rapporti di assistenza, salvataggio, ricupero e ritrovamento di relitti*, cit., 3 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, ed. III, Padova, 2016, 593 ss.

l'entrata in vigore della citata convenzione di Londra del 28 aprile 1989, c.d. *Salvage Convention* <sup>(75)</sup> – vigente in Italia dal 14 luglio 1996 ad opera della legge di ratifica 12 aprile 1995 n. 129 – talune di queste precise delimitazioni vanno sfumandosi, mentre altre assumono contorni ancora più precisi.

Rammentando infatti che la convenzione ha incorporato il concetto di *salvage* così come inteso nella *common law* <sup>(76)</sup>, essa ha inevitabilmente inciso sulla tipica distinzione tra gli istituti dell'assistenza, salvataggio, ricupero e ritrovamento di relitti in mare

---

<sup>(75)</sup> La convenzione *Salvage* è stata oggetto di numerosi studi: si rinvia, tra i molti, a G. BERLINGIERI, *Salvage in Spanish Law 14/2014, in the Italian Code of Navigation and in the 1989 Salvage Convention*, in *Dir. maritt.*, 2018, 5 ss.; F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 458 ss.; A. BISHOP, *Environmental salvage: time for a change?*, in *Pollution at sea*, a cura di B. Soyer, A. Tettenborn, Londra, New York, 2013, 175 ss.; G. CAMARDA, *Convenzione «Salvage 1989» e ambiente marino*, Milano, 1992, 59 ss.; R. CAMMAROTA, *La convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Studi mar.*, 1986, 99 ss.; P. CELLE, *Note sull'applicazione della convenzione di Londra del 1989 sul soccorso in mare*, *Scritti in onore di F. Berlingieri*, n. sp. *Dir. maritt.*, 2010, 328 ss.; C. CELLERINO, *Riflessioni – anche di metodo – sull'ambito di applicazione temporale e materiale della disciplina di diritto internazionale uniforme in materia di salvataggio (convenzione Salvage 1989)*, in *Dir. maritt.*, 2010, 21 ss.; M. DAVIES, *Whatever Happened to the Salvage Convention 1989*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2008, 463 ss.; N. J. J. GASKELL, *The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990*, in *Tul. Mar. L. J.*, 1991-1992, 3 ss.; E. M. MAYER, *Salvage Convention in General Maritime Law Out*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2017, 165 ss.; M. P. RIZZO, *Soccorso in mare e tutela dell'ambiente marino*, in *Dir. trasp.*, 2014, 775 ss.; ID., *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996, 43 ss.; D. M. RYAN, *Protection of the Environment; a New Focus in the Convention on Salvage 1989*, in *A&NZ Mar. L. J.*, 2009, 1 ss.; F. SICCARDI, *L'environmental salvage e la convenzione Salvage 1989: un dibattito attuale*, in *Dir. maritt.*, 2012, 964 ss.

<sup>(76)</sup> Vedasi A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, cit., 93 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 957 ss.

disciplinati dal codice della navigazione il quale vede così ridurre fortemente la portata delle sue disposizioni in materia.

È infatti lo stesso codice della navigazione a specificare che la disciplina contenuta nel capo relativo all'assistenza e al salvataggio «si applica solo in quanto non derogata dalla convenzione di Londra 28 aprile 1989 sul salvataggio», sollevando problemi circa l'individuazione delle norme interne che siano in conflitto con la convenzione, e perciò non applicabili, tenendo in particolar modo conto che l'Italia al momento della ratifica non ha espresso alcuna riserva, recependo pertanto il testo della convenzione nella sua interezza.

Già autorevole dottrina <sup>(77)</sup> si è occupata di trovare risposte ai quesiti posti relativamente al coordinamento della convenzione internazionale di cui si discute con la normativa interna.

A tal proposito, e con particolare riguardo alle riserve di cui all'art. 30 della convenzione *Salvage* <sup>(78)</sup>, i punti che qui si intendono

---

<sup>(77)</sup> Vedasi F. BERLINGIERI, *La convenzione UNESCO del 2001 sul patrimonio culturale subacqueo e la convenzione IMO del 1989 sul salvataggio*, in *Dir. maritt.*, 2002, 1095 ss.; G. CAMARDA, *Convenzione sul patrimonio culturale subacqueo e normativa interna di adeguamento*, cit., 247 ss.; ID. *La normativa nazionale ed internazionale per la protezione del patrimonio culturale subacqueo nel Mediterraneo. Considerazioni introduttive ad un recente convegno*, in *Giureta*, 2003, 1 ss.; K. DORAN, *Adrift on the High Seas: the Application of Maritime Salvage Law to Historic Shipwrecks in International Waters*, in *Sw. J. Int'l L.*, 2012, 647 ss.

<sup>(78)</sup> All'art. 30, § 1, della convenzione *Salvage* si legge che «*any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention: a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation; b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved; c) when all interested parties are nationals of that State; d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on sea-beds*».

porre in rilievo, e sui quali si avrà modo di tornare <sup>(79)</sup>, sono essenzialmente due, ossia l'ambito di applicazione della convenzione e l'oggetto delle «*salvage operations*».

Nello specifico per quanto concerne l'ambito di applicazione, premesso che per la *Salvage* le operazioni di soccorso sono rivolte a «*vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever*» (art. 1, lett. *a*)), l'Italia non si è avvalsa della possibilità di escluderne l'applicazione per le operazioni svolte nelle acque interne tra navi addette alla navigazione interna <sup>(80)</sup>, per cui vi è una totale e piena applicazione della normativa internazionale uniforme anche in una zona, quale le acque interne, tipicamente assoggettata alla sovranità dello Stato costiero e alla sua normativa interna.

Rispetto invece all'oggetto delle operazioni di soccorso, tralasciando la complessità della nozione di *property* e i dibattiti cui ha dato luogo e per i quali si rinvia ai contributi dottrinali già richiamati <sup>(81)</sup>, è interessante notare che, laddove la convenzione ha previsto la facoltà degli Stati parte di escludere il suo ambito di applicazione relativamente ai relitti di interesse storico o archeologico, l'Italia ancora una volta non ha espresso a riguardo alcuna riserva.

A seguito dell'entrata in vigore in Italia anche della convenzione UNESCO del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo si sarebbe potuto creare un problema di sovrapposizione

---

<sup>(79)</sup> V. *infra* cap. III, § 5.

<sup>(80)</sup> Vedasi art. 30, lett. *a*), *Salvage*.

<sup>(81)</sup> Vedasi *supra* nt. n. 75.

tra quest'ultima e la convenzione *Salvage* 1989, un problema che nella realtà sembra non si sia invece posto, come emerge altresì dagli studi compiuti in dottrina, laddove si osserva che è la stessa normativa a sciogliere ogni dubbio poiché «la convenzione UNESCO 2001, all'art. 4, si limita, ben opportunamente, a dettare le condizioni per tale applicazione» <sup>(82)</sup>.

Tuttavia, come anticipato, rientrano nelle *salvage operations* altresì le operazioni di recupero, attivandosi l'attività di soccorso sulla base dell'esistenza di un pericolo attuale, accertato *ex ante*, indipendentemente dalla valutazione delle possibili conseguenze che da esso possono derivare in un momento successivo, tanto che la convenzione non distingue, come qualcuno ha osservato <sup>(83)</sup>, tra «pericolo» e «pericolo di perdersi».

Da ultimo è interessante notare che vi è chi ritiene che il concetto di *salvage*, e conseguentemente l'omonima convenzione, ricomprenda altresì l'istituto del ritrovamento <sup>(84)</sup>, affermazione questa del tutto condivisibile sol che si consideri quanto osservato pocanzi in merito all'applicazione della convenzione *Salvage* anche ai

---

<sup>(82)</sup> G. CAMARDA, *La normativa nazionale ed internazionale per la protezione del patrimonio culturale subacqueo nel Mediterraneo. Considerazioni introduttive ad un recente convegno*, cit., 12.

<sup>(83)</sup> S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 440.

<sup>(84)</sup> In tal senso vedasi F. BERLINGIERI, *L'introduzione nell'ordinamento italiano della convenzione del 1989 sul salvataggio: suoi effetti sulla normativa previgente*, in *Dir. maritt.*, 1998, 1369 ss.; G. CAMARDA, *La normativa nazionale ed internazionale per la protezione del patrimonio culturale subacqueo nel Mediterraneo. Considerazioni introduttive ad un recente convegno*, cit., 1 ss.

relitti di interesse storico e archeologico che tipicamente costituiscono oggetto di ritrovamento.

## CAPITOLO II

### LA CONVENZIONE DI NAIROBI DEL 2007 SULLA RIMOZIONE DEI RELITTI IN MARE

SOMMARIO: 1. La storia e l'evoluzione della convenzione di Nairobi (WRC 2007) sulla rimozione dei relitti in mare. – 2. Obiettivi e principi generali della WRC 2007. – 3. Definizione di «relitto» e di «nave» ai fini dell'applicazione della WRC 2007. – 4. Ambito di applicazione della WRC 2007. – 4.1. Area della convenzione. – 4.2. *Segue*. La *opt-in clause*. – 4.3. Esclusioni dall'ambito di applicazione della WRC 2007. – 5. Procedure di individuazione e segnalazione dei relitti. – 6. Obblighi e poteri di intervento dello Stato interessato. – 6.1. *Segue*. I criteri della ragionevolezza delle misure da adottare per la rimozione dei relitti e della proporzionalità al rischio. – 7. Obblighi e responsabilità del proprietario del relitto. – 7.1. La nozione di «responsabilità». – 7.2. Le cause di esonero dalla responsabilità del proprietario del relitto. – 7.3. Il regime di limitazione risarcitoria del proprietario del relitto. – 7.4. L'eventuale sovrapposizione tra la WRC e le altre convenzioni internazionali di diritto marittimo. – 8. Assicurazione obbligatoria. – 9. Termini di prescrizione.

1. *La storia e l'evoluzione della convenzione di Nairobi (WRC 2007) sulla rimozione dei relitti in mare.*

La convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti in mare fu adottata in sede di conferenza diplomatica svoltasi a Nairobi

dal 14 al 18 maggio 2007 ed è entrata in vigore negli Stati contraenti, tra cui non si annovera l'Italia <sup>(1)</sup>, il 14 aprile 2015.

La convenzione è nata, come si evince dal preambolo della stessa <sup>(2)</sup>, dalla necessità di adottare «norme e procedure internazionali uniformi» con l'intento di rafforzare la sicurezza della navigazione marittima e garantire una maggiore tutela dell'ambiente marino, realizzabile attraverso una «pronta ed efficace rimozione dei relitti».

La convenzione si distingue per un periodo di gestazione molto lungo e per accesi e controversi dibattiti in sede IMO <sup>(3)</sup>. Prima di procedere con una breve illustrazione dei lavori preparatori, occorre partire da alcune premesse.

La necessità di adottare una convenzione sulla rimozione dei relitti in mare è derivata dalla consapevolezza che i pochi strumenti normativi nazionali disponibili a riguardo non erano sufficienti a risolvere le molteplici problematiche, sia di natura giuridica che pratica, inerenti alle operazioni di rimozione dei relitti. Infatti, tenendo conto che un relitto – così come inteso ai sensi dell'art. 1, § 4, WRC 2007 <sup>(4)</sup> – ha perduto il suo valore economico, anche laddove ne fosse, per ipotesi del tutto astratta, prospettabile la vendita, i proventi di tale vendita non sarebbero sufficienti a coprire i

---

(1) In realtà in Italia, come si è già accennato nel capitolo primo, è stato avviato il processo di ratifica che al momento non si è ancora concluso, viste in particolare le diverse posizioni critiche rispetto al ridotto ambito geografico di applicazione della convenzione sul territorio italiano. Per approfondimenti si rinvia al capitolo 4.

(2) V. *infra* § 2.

(3) *International Maritime Organization*.

(4) V. *infra* § 3.



costi legati alla sua rimozione, essendo questi molti elevati. Invero, uno Stato che prima dell'entrata in vigore della WRC si fosse trovato nella situazione di dover rimuovere un relitto in mare rappresentante un rischio per la sicurezza della navigazione, avrebbe dovuto sostenere costi molto elevati che difficilmente avrebbe potuto recuperare, anche attraverso l'adozione di azioni legali nei confronti dei proprietari del relitto <sup>(5)</sup> senza adeguate disposizioni in merito <sup>(6)</sup>.

Il vuoto normativo in ambito nazionale si rifletteva a livello internazionale alimentando la preoccupazione di taluni Stati che con maggiore vigore insistettero sull'urgenza di adottare uno strumento internazionale volto alla regolamentazione della rimozione dei relitti.

Immediatamente si sollevarono però alcune problematiche dai profili piuttosto delicati.

Innanzitutto si pose la questione circa i poteri degli Stati costieri di gestire i relitti nelle zone di mare al di là di quelle soggette alla propria giurisdizione.

---

<sup>(5)</sup> Il problema si pone in particolare rispetto ai casi in cui il proprietario della nave sia una *one ship company*, ossia nell'ipotesi in cui il patrimonio del proprietario è costituito da una sola nave che, qualora sia oggetto di un sinistro, presumibilmente potrebbe essere abbandonata dal proprietario ritenendo antieconomico un eventuale recupero della stessa. Cfr. I. BORZÌ, *La rimozione dei relitti*, in *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo*, a cura di F. Pellegrino, Napoli, Roma, 2013, 593 ss.; D. P. CHRISTODOULOU, *The Single Ship Company: The Legal Consequences from its Use and the Protection of its Creditors*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2001, 515 ss.; S. HARWOOD, *Shipping Finance*, ed. III, Londra, 2006, 11 ss.; A. LOVISOLO, *Profili impositivi delle imprese di trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. prat. tribut.*, 2003, 1047 ss.

<sup>(6)</sup> Cfr. R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, in *Dir. maritt.*, 2008, 307 ss.

In secondo luogo ci si chiese in che modo disciplinare gli obblighi in capo agli *shipowners* relativamente ai costi di rimozione dei relitti e di mantenimento di un'adeguata copertura assicurativa <sup>(7)</sup>.

Sebbene la tematica sulla rimozione dei relitti in mare fu ufficialmente affrontata per la prima volta dal *Legal Committee* dell'allora IMCO <sup>(8)</sup> – oggi IMO – nel 1974/1975 attraverso un preliminare esame delle leggi nazionali in materia, tuttavia, come osservato da autorevole dottrina <sup>(9)</sup>, la convenzione sulla rimozione dei relitti affonda le sue radici ancora più indietro nel tempo e precisamente nell'anno 1967 quando si verificò il tristemente famoso incidente della petroliera *Torrey Canyon* <sup>(10)</sup>.

A seguito di tale sinistro l'IMO istituì immediatamente un *Legal Committee* che portò in tempi brevi all'adozione di due importanti

<sup>(7)</sup> Va specificato che i costi di rimozione dei relitti rientrano tra i rischi coperti dai *P&I Clubs* che utilizzano normalmente la regola del «*pay to be paid*» che, laddove trovasse applicazione la WRC, verrebbe meno in forza della possibilità concessa al creditore di agire direttamente nei confronti dell'assicuratore.

<sup>(8)</sup> *International Maritime Consultative Committee*.

<sup>(9)</sup> Cfr. J. E. DE BOER, *The Nairobi Perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007, in *CMI Yearbook*, 2007-2008, 334 ss.; C. FORREST, *At Least: A Convention on the Removal of Wrecks*, in *J. Int. Mar. Law*, 2008, 394 ss.; P. GRIGGS, *Wreck Removal: Draft Convention*, in *CMI Yearbook*, 2005-2006, 376 ss.; L. HOWLETT, *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, in *CMI Yearbook*, 2008, 341 ss.; R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 307 ss.

<sup>(10)</sup> E. D. BROWN, *The Lessons of the Torrey Canyon*, *International Law Aspects*, in *CLP*, 1968, 113 ss.; E. DU PONTAVICE, *La pollution de mers par les hydrocarbures (A propos de l'affaire du «Torrey Canyon»)*, Parigi, 1968, 79 ss.; P. GRIGGS, «*Torrey Canyon*», 45 Years On: Have We Solved All the Problems?, in *Pollution at Sea*, a cura di B. Soyer, A. Tettenborn, Londra, New York, 2013, 3 ss.; A. F. PANZERA, *Uso della forza e protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento*, in *Riv. dir. intern.*, 1986, 799 ss.; G. PENTASSUGLIA, *L'intervento antiinquinamento su navi straniere in alto mare*, in *Riv. giur. ambiente*, 1993, 135 ss.; R. PETROW, *In the Wake of Torrey Canyon*, in *Journ. Risk Insurance*, 1970, 489 ss.; J. P. QUENEUDEC, *Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer*, in *Ann. fr. dr. intern.*, 1968, 701 ss.

convenzioni: la convenzione di Bruxelles del 1969 sulla responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi (nota come CLC) – cui si collega la convenzione di Bruxelles del 1971 sull’istituzione di un Fondo internazionale per il risarcimento dei danni da inquinamento da idrocarburi (*Fund Convention*) – e la convenzione di Bruxelles dello stesso anno relativa ad interventi in alto mare in caso di inquinamento da idrocarburi a seguito di incidenti durante la navigazione (la c.d. *Intervention Convention*).

In seguito, nel 1982, fu firmata a Montego Bay la convenzione UNCLOS sul diritto del mare <sup>(11)</sup> che, pur non riguardando direttamente i relitti e la relativa rimozione, tuttavia assume in questa sede un importante rilievo avendo la stessa istituito una nuova zona di mare, la zona economica esclusiva (ZEE), che costituisce, come si vedrà, l’ambito geografico di applicazione della WRC <sup>(12)</sup>.

Nonostante gli interventi normativi sopra richiamati relativi all’inquinamento marino da idrocarburi, in tema di rimozione dei relitti in mare non vi fu alcuna novità fino ai primi anni novanta del secolo scorso. Si riscontrava infatti la tendenza degli Stati a rinviare la questione sui relitti ed a rivolgere l’attenzione verso altre tematiche che in quel momento erano considerate prioritarie. Finché nel 1993 quattro paesi – Germania, Grecia, Paesi Bassi e Regno Unito – esercitarono una significativa pressione in sede IMO affinché ponesse in essere azioni concrete rispetto alla problematica dei relitti in mare

---

<sup>(11)</sup> Sulla convenzione UNCLOS e sulle altre convenzioni citate in questo capitolo si avrà modo di tornare nel capitolo terzo in merito al rapporto tra queste convenzioni e la convenzione WRC.

<sup>(12)</sup> V. *infra* § 4.1.

che potevano costituire un pericolo per la navigazione. Tre di essi (ad esclusione della Grecia) elaborarono una bozza di convenzione che avrebbe poi costituito la base per l'attuale testo della WRC 2007.

Il cuore del *draft* risiedeva essenzialmente in due punti: 1) i poteri attribuiti agli Stati costieri in merito alla rimozione dei relitti che potevano rappresentare un pericolo per la navigazione e per l'ambiente marino situati oltre il mare territoriale, con la facoltà per gli Stati di applicare il medesimo regime anche al mare territoriale attraverso una *opt-in clause*; 2) l'imposizione di una responsabilità oggettiva gravante sull'*owner* relativamente alle operazioni ed ai costi di rimozione dei relitti, responsabilità sostenuta da un sistema di copertura assicurativa obbligatoria.

I rappresentanti dei governi degli Stati che stavano lavorando alla convenzione designarono quale paese guida i Paesi Bassi, ricoprendo questi ultimi, come osservato da autorevole dottrina <sup>(13)</sup>, una posizione particolarmente rilevante nel mondo del *salvage* con cui i relitti, come si è avuto modo di constatare <sup>(14)</sup>, hanno un inevitabile legame.

A causa della posizione decisamente contraria dei Paesi Bassi relativamente alla possibilità di estendere le disposizioni del *draft* alle acque interne e territoriali, si scelse di eliminare tale facoltà dal testo della bozza, nonostante fosse pacifico che i relitti più problematici

---

<sup>(13)</sup> Cfr. R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 310.

<sup>(14)</sup> V. capitolo I, § 5.

giacciono proprio in acque non troppo profonde, come quelle interne o territoriali <sup>(15)</sup>.

Soltanto nel 2006 un piccolo *Working Group* del CMI <sup>(16)</sup> riesaminò il testo della bozza della convenzione proponendo alcuni emendamenti e ricordando all'IMO l'impellente questione della *opt-in clause*.

Ne seguì, nel 2006, a Parigi, un ennesimo, ma non risolutivo, *Legal Committee* in sede IMO.

L'impulso determinante arrivò dall'*International Group* dei *P&I Clubs* i cui membri si mostrarono favorevoli alla fornitura di una copertura assicurativa relativamente alle spese di rimozione dei relitti conformemente ai termini previsti nella bozza di convenzione. Assunsero, invece, un atteggiamento di contrapposizione nei confronti di quegli Stati che sembravano continuare a rifiutare qualsiasi intervento normativo che potesse ridimensionare i propri poteri sulle acque sottoposte alla propria giurisdizione.

Il passo decisivo fu compiuto nel 2007 durante un *meeting* tenutosi a Londra, dove un gruppo di Stati, guidato dalla Germania, fu incaricato di trovare una soluzione alla spinosa questione della clausola dell'*opt-in*, soluzione che approdò con successo a Nairobi dove finalmente si giunse all'attuale testo della convenzione internazionale sulla rimozione dei relitti in mare.

---

<sup>(15)</sup> Sul punto è sufficiente consultare l'ultimo rapporto dell'*European Maritime Safety Agency* (EMSA) sugli incidenti marittimi avvenuti tra il 2011 e il 2016 in base al quale oltre il 75% dei sinistri si sono verificati nel mare territoriale e nelle acque interne degli Stati dell'Unione europea. Per ulteriori dettagli si rinvia al sito *web* [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu).

<sup>(16)</sup> *Comité Maritime International*.

## 2. *Obiettivi e principi generali della WRC 2007.*

Prima di entrare nel vivo della convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti in mare, affrontando da vicino le disposizioni di cui si compone, non si può fare a meno di soffermarsi in primo luogo sul suo preambolo il quale rappresenta una tappa inevitabile in quanto permette di cogliere in prima battuta i motivi che hanno condotto alla elaborazione della convenzione e gli obiettivi che essa si propone. Inoltre, dal preambolo è possibile ricavare alcuni elementi chiave che saranno determinanti nel corso dell'analisi della convenzione e che offriranno fin da subito lo spunto per alcune prime riflessioni che saranno di seguito approfondite.

Dal primo e secondo considerando del preambolo – *«conscious of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment», «convinced of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved»* – si evince innanzitutto che la convenzione trae la sua ragion d'essere dalla consapevolezza che i relitti non rimossi rappresentano un pericolo sotto un duplice aspetto: a) dal punto di vista della sicurezza della navigazione, nel senso che potrebbero costituire un ostacolo nel corso della navigazione di altre navi; b) sotto il profilo ambientale, stante, ad esempio, il rischio di versamento in mare delle sostanze inquinanti o nocive trasportate dalla nave come carico, nonché degli idrocarburi presenti sulla nave come carburante (considerando n. 1). Di conseguenza si è ravvisata la necessità di adottare norme e procedure internazionali con il

molteplice scopo di consentire una rapida ed efficace rimozione dei relitti ed assicurare il rimborso dei costi relativi alle operazioni di rimozione degli stessi (considerando n. 2) <sup>(17)</sup>.

Il terzo considerando, laddove afferma che «*noting that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea*», si riferisce ai relitti localizzati nel territorio di uno Stato costiero, ovvero nelle sue acque interne e nel mare territoriale dove vige la piena sovranità dello Stato costiero e dunque dove si applica, in linea di principio, la normativa interna di tale Stato. Ciò pone fin da subito la questione relativa ad un'eventuale rapporto tra la normativa interna dello Stato nel cui territorio è situato il relitto e la convenzione WRC. Quest'ultima prevede infatti la facoltà per lo Stato interessato («*Affected States*») – per tale intendendosi «lo Stato nella cui zona della convenzione si trova il relitto» (art. 1, § 10) – di estenderne la sua applicazione anche alle acque interne ed al mare territoriale.

Dal quarto considerando – «*recognizing the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wreck*» – si possono estrarre, come anticipato sopra, alcuni termini chiave, e precisamente «*responsibility*», «*liability*» e «*hazardous wreck*», che saranno di fondamentale importanza nel corso dello studio della convenzione in quanto consentono di risalire ai soggetti gravati da obblighi e responsabilità relativamente alla

---

<sup>(17)</sup> Non a caso la convenzione si fonda essenzialmente su tre pilastri che saranno approfonditi nel corso di questo capitolo: 1) la rimozione dei relitti che costituiscono un rischio per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino; 2) i diritti e gli obblighi degli Stati costieri interessati dal relitto; 3) la copertura degli ingenti costi relativi alle operazioni di rimozione.

rimozione dei relitti, nonché alle tipologie di relitti che costituiscono oggetto della convenzione.

Infine, il considerando n. 5, secondo cui «*bearing in mind the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions*» apre un'altra tematica, dai profili molto delicati, riguardo al rapporto della WRC, non solo con la UNCLOS 1982, ma anche con altre convenzioni menzionate all'interno della stessa WRC <sup>(18)</sup>.

Quanto finora osservato conduce verso il successivo approfondimento riguardo in particolare: alle tipologie di relitto oggetto della convenzione; all'ambito di applicazione della convenzione; alle misure per la rimozione dei relitti; ai soggetti sui quali ricadono diritti, obblighi e responsabilità, anche in termini economici, in merito alle misure di cui sopra; alle coperture assicurative.

### 3. *Definizione di «relitto» e di «nave» ai fini dell'applicazione della WRC 2007.*

Prima di procedere con l'analisi delle singole disposizioni della convenzione in esame, è necessario soffermarsi su una parola chiave

---

<sup>(18)</sup> Sul punto si rinvia al cap. III.



intorno alla quale ruota interamente la stessa convenzione, ovvero il termine «relitto».

Nel capitolo precedente si è dato conto della difficoltà di inquadramento giuridico dei relitti legata al concetto stesso di «relitto» di cui, prima dell'entrata in vigore della WRC, non era dato trovarne una puntuale definizione.

L'art. 1, § 4, WRC, fornisce invece la nozione di «*wreck*» che include «a) *a sunken or stranded ship*; or b) *any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship*; or c) *any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea*; or d) *a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken*».

Dalla riproduzione testuale della disposizione si può notare che essa si esprime in senso piuttosto restrittivo per taluni aspetti, mentre per altri sembra avere una più ampia portata, dando adito ad alcune osservazioni.

Innanzitutto, in base alle previsioni della convenzione, i relitti per i quali trova applicazione la WRC devono necessariamente provenire da un sinistro marittimo, ovvero da «*a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo*» (art. 1, § 3).

In secondo luogo deve trattarsi esclusivamente di:

a) una nave la cui definizione risulta essere piuttosto ampia riferendosi ad un'imbarcazione marittima di qualsiasi tipo, ad

esclusione delle piattaforme adibite all'esplorazione, allo sfruttamento o alla produzione di risorse minerali del fondale marino (art. 1, § 2);

b) parti della nave o di oggetti che con essa presentano un collegamento;

c) qualsiasi oggetto che era a bordo della nave e che si sia perduto in mare e che sia affondato, arenato o alla deriva.

Mentre non si pongono particolari dubbi circa la nozione di nave <sup>(19)</sup> – in quanto sembrerebbe che con l'espressione «*seagoing vessel of any type whatsoever*», di cui all'art. 1, § 2, il legislatore internazionale abbia voluto fare riferimento a qualunque mezzo in grado di navigare in mare –, qualche incertezza potrebbe porsi rispetto alle altre ipotesi di relitto contemplate dalla WRC. In particolare sorgono dubbi riguardo all'inclusione o meno del carico sotto il regime della convenzione in esame, specie se si considera che nella convenzione la parola «*cargo*» viene in realtà menzionata in tal senso una sola volta – nello specifico nell'ambito della definizione di sinistro marittimo –, mentre nella restante parte del testo normativo si è preferito utilizzare il termine «*object*» e non «*cargo*» <sup>(20)</sup>.

---

<sup>(19)</sup> Da precisare che la definizione di «*ship*» ai sensi dell'art. 1, § 2, dopo aver fatto riferimento, come si è visto, a qualunque tipo di *seagoing vessel*, attraverso la formulazione «*and includes*» fornisce a titolo esemplificativo, e dunque non esaustivo, un elenco di *seagoing vessel* quali: «*hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms*».

<sup>(20)</sup> Il termine «*object*» per indicare il carico viene utilizzato nella definizione di «*wreck*» della WRC di cui all'art. 1, § 4. Nello specifico è dato leggere che per «*wreck*» si intende, tra l'altro, «*any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship*» e «*any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea*» (art. 1, § 4, lett. b) e c), WRC). Il termine «*cargo*» compare invece nella già riportata definizione di «*maritime casualty*» quale «*a collision of ships, stranding or*

Tuttavia a questo quesito è possibile dare una risposta affermativa, nel senso che il carico può rientrare nel campo di applicazione della convenzione sol che si consideri che la minaccia di gravi danni all'ambiente marino o al litorale di uno Stato costiero o ancora agli interessi connessi di uno o più Stati causati da un relitto può provenire evidentemente dal carico a bordo di una nave e non dalla nave stessa che, se non rimossa, può invece costituire un rischio per la sicurezza della navigazione.

Inoltre se si tiene presente che, come precisato sopra, il relitto deve necessariamente derivare da un sinistro marittimo e che nella definizione di quest'ultimo si fa riferimento ai danni materiali o alla minaccia imminente di danni materiali causati, oltre che da una nave, anche dal suo carico (in termini di *cargo*), è evidente che la convenzione contempli altresì la rimozione del carico divenuto relitto <sup>(21)</sup>.

Le stesse considerazioni potrebbero essere mosse con riferimento ai *containers* che ben possono configurarsi quali «*object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea*» <sup>(22)</sup>.

---

*other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo»* (art. 1, § 3).

<sup>(21)</sup> Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La convenzione di Nairobi: profili generali*, in *Dir. maritt.*, 2016, 16 ss.; N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 49 ss.; E. MACHUM, F. METCALF, *Will Insurance Cover That? A Review of the Challenges Faced by Coastal State Seeking to Recoup Costs for Removal of Wrecks under the Nairobi Wreck Removal Convention*, in *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives*, a cura di A. Chircop, N. Letalik, T. L. McDorman, S. J. Rolston, Boston, 2012, 227 ss.; R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 307 ss.

<sup>(22)</sup> Sul punto cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 89 ss.

Non solo. Sebbene sia pacifico che la WRC non si applichi ai relitti aerei, tuttavia ci si potrebbe chiedere se nella nozione di «*object*» possa rientrare un aereo caduto in mare a seguito di un sinistro subito da una portaerei su cui detto aereo era ubicato.

L'ultima ipotesi di relitto contemplata nella definizione potrebbe anch'essa destare qualche perplessità. Infatti la circostanza che la convenzione trovi applicazione anche rispetto ad una nave che stia per affondare o arenarsi, o per la quale si possa ragionevolmente prevedere un tale epilogo, laddove non siano già state adottate altre misure per assisterla, solleva il problema – su cui si ritornerà <sup>(23)</sup> – relativo alla coesistenza tra la WRC e la convenzione *Salvage*.

#### 4. *Ambito di applicazione della WRC 2007.*

Alla luce di quanto finora osservato, e come posto in rilievo da autorevole dottrina <sup>(24)</sup>, si evince che la WRC trova applicazione al verificarsi di tre condizioni: 1) la presenza di un relitto così come definito dalla stessa convenzione; 2) la circostanza che il relitto costituisca un pericolo per la navigazione; 3) il pericolo determinato dal relitto sia localizzato nell'Area della convenzione.

---

<sup>(23)</sup> V. *infra* cap. III, § 5.

<sup>(24)</sup> G. BERLINGIERI, *Liability and Compensation, HNS Protocol and Wreck Removal Convention*, in *Atti del convegno 2014 World Maritime Day Parallel Events – IMO Convention: Effective Implementation*, Tangeri 27-29 ottobre 2014, nel sito *web* [www.aidim.org](http://www.aidim.org).

Mentre si è dato conto in precedenza delle prime due condizioni <sup>(25)</sup>, occorrono qui alcuni approfondimenti in merito soprattutto alla nozione di «*Convention Area*».

#### 4.1. *Area della convenzione.*

Poiché ai sensi dell'art. 3, § 1, «*except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area*», appare in primo luogo necessario comprendere cosa si intenda per «*Convention Area*».

La norma appena riportata presenta, a mio avviso, alcune interessanti peculiarità concernenti la sua formulazione. Si noti infatti che il legislatore internazionale, nel definire l'ambito di applicazione della WRC, esordisce con la locuzione «*except as otherwise provided*» ponendo immediatamente in rilievo l'esistenza di differenti disposizioni rispetto all'ambito di applicazione proprio della WRC, ovvero, come si vedrà meglio nel sottoparagrafo seguente, la possibilità di uno Stato contraente la WRC di estenderne l'ambito di applicazione alle acque interne ed al mare territoriale.

Tornando alla nozione di «*Convention Area*», è dato osservare che, ai sensi dell'art. 1, § 1, WRC, essa si identifica in «*the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with*

---

<sup>(25)</sup> V. paragrafo precedente.

*international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured»* <sup>(26)</sup>.

In dottrina è stato opportunamente notato che l'incidenza dei relitti marittimi sull'ambiente marino e sulla sicurezza della navigazione varia a seconda della zona di mare in cui essi sono localizzati. Nello specifico, essendo la ZEE una zona di mare generalmente piuttosto profonda, si presume che i relitti ivi situati comportino rischi riferiti più probabilmente all'ambiente marino che non alla sicurezza della navigazione in senso tecnico <sup>(27)</sup>. Specularmente i relitti, che risultano maggiormente problematici sotto quest'ultimo profilo, sembra si possano riferire a quelli localizzati più vicino alla costa dove le acque sono meno profonde, in particolare nelle acque interne e nel mare territoriale, e dove quindi i relitti possono rappresentare un effettivo intralcio per i mezzi in navigazione <sup>(28)</sup>.

Ne consegue che se la WRC trovasse applicazione esclusivamente nelle acque comprese nella ZEE, potrebbero vanificarsi le finalità di garanzia di sicurezza della navigazione per cui la convenzione stessa è stata concepita. A tal proposito si fa largo la facoltà riconosciuta agli Stati parte, come ci si accinge ad illustrare, di avvalersi della c.d. *opt-in clause* per estendere il campo di applicazione della convenzione stessa alle acque interne ed al mare territoriale.

---

<sup>(26)</sup> Laddove nel testo della convenzione si fa riferimento alla «*international law*» sembra si possa pacificamente intendere la UNCLOS 1982.

<sup>(27)</sup> Cfr. J. M. KERN, *Wreck Removal and the Nairobi Convention – a Movement Toward a Unified Framework?*, in *Front. Mar. Science*, 2016, 1 ss.

<sup>(28)</sup> Vedasi nt. n. 15.

#### 4.2. *Segue. La opt-in clause.*

Uno degli aspetti più problematici e controversi della WRC è contenuto nell'art. 3, § 2, che introduce la c.d. *opt-in clause* in base alla quale, come si è accennato, uno Stato Parte può estendere l'applicazione della convenzione ai relitti situati in «*its territory, including the territorial sea*», attraverso notifica al Segretario Generale dell'IMO. Tuttavia tale scelta non vincola lo Stato che l'ha effettuata per un tempo illimitato, potendo lo stesso recedere in qualsiasi momento attraverso una dichiarazione nuovamente inviata al Segretario generale dell'IMO (art. 3, § 5).

Come già osservato <sup>(29)</sup>, va ribadito che la *opt-in clause* è il risultato di un compromesso, raggiunto in fase di stesura del testo definitivo della convenzione, tra gli Stati che si erano mostrati maggiormente favorevoli ad un ampliamento dell'ambito di applicazione della convenzione e quelli che, al contrario, avevano preferito restringerne la portata, temendo che una sua estensione anche alle acque tradizionalmente soggette alla sovranità dello Stato costiero, come le acque interne e il mare territoriale, potesse di fatto comportare una limitazione dei poteri sovrani degli Stati contraenti sul proprio territorio.

Mentre è indiscutibile che avvalendosi della *opt-in clause* uno Stato contraente sceglie di estendere le disposizioni della WRC alle

---

<sup>(29)</sup> V. *retro*, § 1.

proprie acque interne ed al mare territoriale, meno chiare appaiono invece le conseguenze pratiche di tale atto volontario.

Non ci si può infatti esimere dall'osservare che la complessità insita nella formulazione della disposizione in questione – in particolare per quanto concerne le misure che lo Stato, a seguito dell'adozione della clausola dell'*opt-in*, può adottare o meno rispetto ai relitti situati nel proprio territorio – è tale da rappresentare un'ardua prova per chi si imbatte nell'interpretazione della norma.

Il primo elemento che cattura l'attenzione è la serie di esclusioni previste qualora uno Stato si avvalga della clausola in questione.

Innanzitutto l'art. 3, § 2, menziona le esclusioni di cui all'art. 4, § 4, che, a sua volta, elenca talune altre disposizioni della convenzione stessa che in caso di *opt-in* non trovano applicazione.

Nello specifico, ai sensi dell'art. 4, § 4, alle acque interne ed al mare territoriale di uno Stato che ha aderito alla *opt-in clause*: a) non si applica l'art. 2, § 4, in base al quale «*the application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas*»; b) non si applicano i §§ 1, 5, 7, 8, 9 e 10 dell'art. 9 relativo alle «*measures to facilitate the removal of wrecks*»; c) si escludono le previsioni di cui all'art. 15 in materia di «*settlement of disputes*».

Soffermandosi sugli aspetti sostanziali, assumono rilievo in questa sede le esclusioni di cui ai punti *sub a)* e *b)*.

Nello specifico, rispetto al punto *sub a)*, trattasi, a mio avviso, di una disposizione che riproduce il pacifico principio di libertà dell'alto mare. Basti considerare quanto disposto dall'art. 89 UNCLOS, il



quale, rifacendosi al diritto internazionale consuetudinario, afferma che «*no State may validly purport to subject any part of the high seas to its sovereignty*».

Per quanto riguarda invece il punto *sub b)* la disapplicazione di buona parte dell'art. 9 potrebbe trovare la sua ragion d'essere nella circostanza che per i relitti situati nelle acque interne e nel mare territoriale di uno Stato sarà quest'ultimo a decidere sulle misure da adottare, sulla base della propria normativa nazionale, proprio in virtù del fatto che trattasi di zone di mare soggette alla sua giurisdizione. Una tale previsione andrebbe altresì a sfatare i timori di quegli Stati che inizialmente vedevano nella *opt-in clause* una minaccia per l'esercizio dei propri poteri nelle zone di mare in questione.

A sostegno dell'interpretazione fin qui fornita, si tenga presente quanto disposto nel prosieguo dell'art. 3, § 2 <sup>(30)</sup>. Sembra infatti che anch'esso possa essere interpretato nel senso che per quanto riguarda i relitti situati nel proprio mare territoriale o nelle acque interne, lo Stato interessato può adottare le misure ed i provvedimenti che ritiene più idonei sulla base della propria normativa interna, ad eccezione delle attività di localizzazione, marcatura e rimozione che rimangono

---

<sup>(30)</sup> L'art. 3, § 2, WRC così dispone: «*a State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention*».

disciplinati *ex artt.* 7, 8 e 9 della WRC. Di conseguenza, alle misure così adottate dallo Stato interessato, non si applicano le disposizioni della convenzione sulla responsabilità del proprietario (art. 10), sulle eccezioni alla responsabilità di quest'ultimo (art. 11) e sull'assicurazione obbligatoria o altra garanzia finanziaria che il proprietario di una nave di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate è tenuto a sottoscrivere (art. 12). Continuano invece ad applicarsi le norme relative alle misure di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto.

#### 4.3. *Esclusioni dall'ambito di applicazione della WRC 2007.*

La WRC prevede una serie di circostanze, di seguito illustrate, per le quali essa non trova applicazione.

a) Ai sensi dell'art. 4, § 1, *«this Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended»* <sup>(31)</sup>.

---

<sup>(31)</sup> La convenzione *Intervention* rappresenta una delle prime convenzioni volte a regolare i poteri e gli obblighi degli Stati in materia di prevenzione, riduzione e repressione dell'inquinamento marino, conclusa a Bruxelles il 29 novembre 1969 e ratificata dall'Italia. Dall'art. 1 della convenzione, secondo cui *«Parties to the present Convention may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution of the sea by oil, following upon a maritime casualty or acts related to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences»*, è possibile cogliere: 1) gli obiettivi che la convenzione si pone, ovvero l'adozione di tutte le misure necessarie per prevenire, mitigare o eliminare un grave ed imminente danno che

A tale proposito si ritiene interessante richiamare quanto osservato in dottrina rispetto alla relazione tra le due convenzioni in questione <sup>(32)</sup>. Infatti, allo stato attuale, nella zona economica esclusiva non sembra possa essere configurabile una sovrapposizione delle due convenzioni sulla base di alcune evidenti considerazioni: *a)* l'*Intervention Convention* si applica alle azioni intraprese nell'alto mare dove al contrario non opera la convenzione WRC; *b)* all'epoca dell'elaborazione ed entrata in vigore della *Intervention* la ZEE non esisteva <sup>(33)</sup>; *c)* in quello stesso periodo storico l'ampiezza del mare territoriale di molti Stati era piuttosto ridotta – di conseguenza l'alto mare cominciava ad estendersi da una distanza minore dalla costa rispetto a quanto invece è avvenuto dopo l'entrata in vigore della UNCLOS <sup>(34)</sup> – permettendo, di fatto, alla *Intervention* di agire su zone di mare che allo stato attuale non fanno più parte dell'alto mare.

L'ipotesi alla quale sembra, invece, possa riferirsi l'art. 4, § 1, WRC riguarda la situazione in cui uno Stato invochi la convenzione

---

possa derivare dal versamento in mare di idrocarburi a seguito di un incidente marittimo; 2) l'ambito geografico di applicazione individuato nell'alto mare, inducendo a considerare la convenzione *Intervention* come un primo esempio normativo di restrizione del generale principio della libertà dei mari; 3) gli interessi che la convenzione intende tutelare, quali gli interessi degli Stati costieri coinvolti e la preservazione dell'ambiente marino. Sulla convenzione *Intervention* cfr., tra i molti, G. PENTASSUGLIA, *L'intervento antiinquinamento su navi straniere in alto mare*, cit., 135 ss.; M. P. RIZZO, *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione: il ruolo dello Stato costiero e dello Stato del porto*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 543 ss.

<sup>(32)</sup> Cfr. R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 307 ss.

<sup>(33)</sup> Si ricorda che la zona economica esclusiva è stata istituita dalla convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 1982.

<sup>(34)</sup> Ai sensi dell'art. 86 della UNCLOS per alto mare deve intendersi «*all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State*» e dunque, considerata l'estensione della ZEE, l'alto mare si espande oltre le 200 miglia marine.

*Intervention* per un relitto situato in una zona di mare corrispondente alla ZEE <sup>(35)</sup>. Ricordando che la WRC si applica all'Area della convenzione, ovvero alla zona economica esclusiva o, laddove essa non sia stata istituita, ad una zona di mare la cui estensione non supera le 200 miglia marine dalla linee di base dalle quali si misura l'ampiezza del mare territoriale, il disposto dell'art. 4, § 1, WRC, sembra, a mio avviso, riferirsi al caso in cui uno Stato non abbia proclamato una ZEE per cui l'Area della convenzione corrisponde ad una zona di mare equiparabile all'alto mare <sup>(36)</sup>.

b) Altra esclusione dall'ambito di applicazione della WRC, ai sensi dell'art. 4, § 2, riguarda le navi da guerra o le navi statali in servizio non commerciale, fatta peraltro salva la facoltà concessa agli Stati contraenti di estenderne l'ambito di applicazione anche alle navi in questione previa notifica al Segretario generale dell'IMO (art. 4, § 3) <sup>(37)</sup>.

---

<sup>(35)</sup> Cfr. G. GAUCI, *The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a Flawed Instrument?*, cit., 203 ss.

<sup>(36)</sup> Per ulteriori approfondimenti sul rapporto tra la WRC e le altre convenzioni in tema di prevenzione dell'inquinamento marino, vedasi *infra* capitolo III.

<sup>(37)</sup> Lo *status* giuridico delle navi da guerra e l'immunità delle stesse e delle navi statali in servizio non commerciale, di cui agli artt. 95 e 96 UNCLOS, sono stati oggetto di numerosi contributi dottrinali ai quali si rinvia. Analogamente ha costituito oggetto di studio la stessa definizione di «nave da guerra». Secondo parte della dottrina essa trova la sua più ampia espressione, seppur non esaustiva, nell'art. 29 UNCLOS, ai sensi del quale «*“warship” means a ship belonging to the armed forces of a State bearing the external marks distinguishing such ships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government of the State and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed forces discipline*».

L'aspetto, invece, che qui rileva riguarda il regime applicabile alle navi da guerra, ed alle navi statali in servizio non commerciale che, affondate, sono diventate relitti. Si tratta di un tema sul quale si è posta una sempre crescente attenzione, specie a seguito delle più moderne tecnologie che hanno consentito la scoperta di numerosi relitti di navi da guerra sui fondali marini. Si pensi che, a

c) Infine, come già illustrato nel paragrafo precedente, l'art. 4, § 4, elenca tutte le disposizioni della WRC che non trovano

---

riguardo, gli Stati Uniti d'America hanno adottato una politica di protezione delle navi da guerra affondate, tanto che l'ex presidente Clinton aveva rilasciato una dichiarazione intitolata «*United States Policy for the Protection of Sunken Warships*».

Ad avviso di molti autori, il regime giuridico disciplinante tali navi è estremamente complesso, frammentato e di difficile interpretazione, tenendo in particolar modo conto dell'immunità di cui godono tali navi. In relazione a quest'ultimo aspetto vi è da rilevare che il principio generale per cui la WRC esclude dal suo campo di applicazione le navi in questione potrebbe trovare la sua ragion d'essere nella circostanza che tali navi, sebbene rimangano di proprietà statale, tuttavia perdono la loro immunità una volta venuta meno la loro attitudine alla navigazione, specie se affondate da diverso tempo. In tal caso potrebbero invece essere assoggettate al regime della WRC.

Sul punto, vedasi il documento «*A Proposed Annex to the Wreck Removal Convention Treaty to Address Environmental Hazards of Sunken World War II Naval Vessels*» nell'ambito del «*Capstone Project for Master of Environmental Policy and Management*» dell'Università di Denver, consultabile sul sito *web* <http://www.seaaustralia.com/documents/NAVY%20WRECKS-Petersen.pdf>.

Per approfondimenti sul regime giuridico applicabile alle navi da guerra ed alle navi statali in servizio non commerciale vedasi, tra i molti, M. M. ANGELONI, A. SENESE, *Il concetto di nave da guerra nel diritto interno e internazionale*, in *Dir. trasp.*, 1998, 383 ss.; D. J. BEDERMAN, *Rethinking the Legal Status of Sunken Warships*, in *Ocean Dev. Intern. Law*, 2000, 97 ss.; F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 395 ss.; M. CARRETTA, *La nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, I, Milano, 2007, 299 ss.; I. DELUPIS, *Foreign Warships and Immunity for Espionage*, in *Am. J. Int'l L.*, 1984, 53 ss.; S. DROMGOOLE, *The Legal Regime of Wrecks of Warships and Other State-Owned Ships in International Law: The 2015 Resolution of the Institut de Droit International*, in *IYL*, 2016, 181 ss.; G. FERRARO, *La definizione giuridica di nave da guerra: analisi della normativa internazionale e nazionale*, in *Dir. maritt.*, 1995, 1177 ss.; C. FORREST, *Culturally and Environmentally Sensitive Sunken Warships*, in *A&NZ Mar. L. J.*, 2012, 80 ss.; M. GREGORI, *The Concept of Shipwreck among National and International Law*, in *The Ship: an Example of Legal Pluri-Qualification*, a cura di M. Musi, Bologna, 2016, 59 ss.; J. R. HARRIS, *Protecting Sunken Warships as Objects Entitled to Sovereign Immunity*, in *LARL*, 2002, 101 ss.; M. M. LOSIER, *The Conflict between Sovereign Immunity and the Cargo of Sunken Colonial Vessels*, in *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 2018, 528 ss.; B. OXMAN, *The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, in *Va. J. Int'l L.*, 1984, 809 ss.; N. RONZITTI, *The Legal Regime of Wrecks of Warships and Other State-Owned Ships in International Law*, in *Ann. inst. dr. intern.*, 2015, 267 ss.; T. SCOVAZZI, *Sunken Spanish Ships before American Courts*, in *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 2018, 1 ss.; V. VADI, *War, Memory, and Culture: The Uncertain Legal Status of Historic Sunken Warships under International Law*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2013, 333 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 66 ss.

applicazione qualora uno Stato si sia avvalso della *opt-in clause*. Sul punto in dottrina è stato osservato che sarebbe stato più opportuno inserire tali esclusioni nell'art. 3, § 2, dedicato alla clausola dell'*opt-in* <sup>(38)</sup>.

#### 5. *Procedure di individuazione e segnalazione dei relitti.*

Venendo a quelle che sono le azioni da porre in essere qualora si sia in presenza di un relitto, la WRC contiene una sequenza di norme concernenti le procedure necessarie alla gestione di una siffatta circostanza.

Innanzitutto incombe l'obbligo in capo al comandante o all'armatore di una nave, battente la bandiera di uno Stato contraente, coinvolta in un sinistro da cui è derivato un relitto, di notificare l'accaduto senza ritardo allo Stato interessato (art. 5, § 1). La notifica deve essere accompagnata dall'indicazione del nome e della sede principale di attività del proprietario della nave, nonché da una serie di informazioni necessarie allo Stato interessato per effettuare una valutazione del rischio connesso al relitto segnalato <sup>(39)</sup>.

---

<sup>(38)</sup> Cfr. R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 315.

<sup>(39)</sup> Le informazioni di cui all'art. 5, § 2, WRC riguardano: «a) *the precise location of the wreck*; b) *the type, size and construction of the wreck*; c) *the nature of the damage to, and the condition of, the wreck*; d) *the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances*; and e) *the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board*».

La convenzione contiene, all'art. 6 <sup>(40)</sup>, un elenco puntuale, ma non esaustivo <sup>(41)</sup>, dei criteri di cui lo Stato interessato deve tenere conto al fine di stabilire se il relitto costituisca un rischio così come inteso dalla convenzione stessa <sup>(42)</sup>.

Va notato che, se da un lato la disposizione in esame fornisce un'ampia gamma di elementi utili alla valutazione della rischiosità di un relitto <sup>(43)</sup>, dall'altro lato in caso di pericolo imminente, che richieda un intervento tempestivo, un preventivo esame di tutti gli elementi in questione potrebbe risultare non solo poco agevole, ma altresì inopportuno nel senso che potrebbero vanificarsi tutti gli sforzi

---

<sup>(40)</sup> Ai sensi dell'art. 6, WRC, i parametri che lo Stato interessato dovrebbe prendere in considerazione prima di definire la rischiosità di un relitto riguardano: «a) *the type, size and construction of the wreck*; b) *depth of the water in the area*; c) *tidal range and currents in the area*; d) *particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*; e) *proximity of shipping routes or established traffic lanes*; f) *traffic density and frequency*; g) *type of traffic*; h) *nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment*; i) *vulnerability of port facilities*; j) *prevailing meteorological and hydrographical conditions*; k) *submarine topography of the area*; l) *height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide*; m) *acoustic and magnetic profiles of the wreck*; n) *proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures*; and o) *any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck*».

<sup>(41)</sup> Si fa qui riferimento alla previsione di cui all'art. 6, lett. o), in base alla quale si tiene in considerazione, ai fini della determinazione della rischiosità di un relitto, «*any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck*».

<sup>(42)</sup> Si ricorda che ai sensi dell'art. 1, § 5, WRC, rappresenta un rischio qualsiasi condizione o minaccia che costituisca un pericolo o un impedimento per la navigazione nonché qualsiasi situazione che si presume possa provocare gravi danni all'ambiente marino, al litorale o agli interesse di uno o più Stati coinvolti.

<sup>(43)</sup> La disposizione in questione consente altresì un'ulteriore valutazione circa l'eventuale intervento di un'altra convenzione in materia di inquinamento marino; vedasi *infra* § 7.

compiuti qualora, nell'attesa dell'espletamento di tutte le operazioni richieste, il danno venga a sostanzarsi.

Una volta ricevuta la notifica della presenza del relitto, lo Stato interessato dovrà dare immediata comunicazione ai marinai ed agli altri Stati eventualmente coinvolti circa la natura e la posizione dello stesso (art. 7, § 1).

Qualora il relitto dovesse costituire un pericolo, lo Stato interessato dovrà assicurarsi dell'avvenuta realizzazione di tutte le iniziative possibili atte a stabilirne l'esatta posizione (art. 7, § 2) affinché si possa procedere alla relativa marcatura, debitamente pubblicizzata (art. 8).

#### 6. *Obblighi e poteri di intervento dello Stato interessato.*

Già da quanto illustrato paragrafo precedente è possibile cogliere taluni obblighi previsti dalla WRC in capo allo Stato interessato dal relitto. Si è visto infatti che tale Stato ha il compito di valutare la rischiosità del relitto, porre in essere tutte le misure necessarie al fine di determinarne l'esatta posizione e darne la relativa comunicazione ai soggetti interessati.

Inoltre, ai sensi dell'art. 9, § 1, spetta allo Stato interessato l'obbligo di informare lo Stato di registrazione della nave divenuta relitto ed il proprietario della stessa, nonché di consultare sia lo Stato di registrazione della nave sia gli altri Stati i cui interessi possano eventualmente essere coinvolti circa le misure da adottare.



In realtà, l'articolo appena preso in esame contiene una combinazione di disposizioni riguardanti sia gli obblighi degli Stati interessati sia quelli incombenti sul proprietario della nave divenuta relitto. Infatti, va evidenziato quanto stabilito all'art. 9, § 2, dove è dato leggere che «*the registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard*». Tale norma, come è stato affermato in dottrina, rappresenta «*the core of the obligations created by this convention*» <sup>(44)</sup> in quanto dispone espressamente che l'obbligo di rimozione del relitto incombe, come si avrà modo di approfondire in seguito, sul proprietario del relitto stesso.

Essendo, pertanto, il proprietario della nave obbligato ad eseguire le operazioni di rimozione del relitto occorre stabilire quale ruolo e quali funzioni spettano allo Stato interessato – il quale, come si avrà modo di constatare, vedrà ridurre la portata del suo intervento – dal momento in cui subentra la figura del proprietario della nave. In siffatto contesto, infatti, lo Stato interessato potrà intervenire solo in alcuni casi, ovvero:

a) prima che inizino le operazioni di rimozione: a.1) fissando un termine ragionevole entro cui il relitto deve essere rimosso dal suo proprietario, dandone relativa comunicazione a quest'ultimo per iscritto (art. 9, § 6); a.2) procedendo direttamente alla rimozione a spese del proprietario se quest'ultimo non rimuove il relitto entro il termine fissato o se il proprietario non può essere contattato (art. 9, § 7); a.3) rimuovendo il relitto qualora sia necessario un intervento

---

<sup>(44)</sup> V. R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 316.

immediato nel caso in cui il rischio derivante dal relitto si configuri particolarmente grave (art. 9, § 8);

b) durante la rimozione solo nella misura necessaria a garantire che le operazioni di rimozione procedano conformemente ai principi di sicurezza e protezione dell'ambiente marino (art. 9, § 5).

Non stupisce dunque l'esclusione di talune di queste previsioni <sup>(45)</sup> qualora uno Stato contraente si avvalga della *opt-in clause*. In particolare, prevedendo – come accennato pocanzi – le sopra citate disposizioni forti limitazioni ai poteri di intervento dello Stato interessato, specie se le operazioni di rimozioni sono già state avviate, dette limitazioni non sarebbero accettabili qualora applicate in zone di mare come acque interne e mare territoriale in quanto, se non fossero escluse ai sensi dell'art. 4, § 4, lett. ii), comporterebbero una notevole riduzione della portata dei poteri sovrani di detto Stato, annullando di fatto gli sforzi compiuti durante i lavori preparatori della convenzione per raggiungere un compromesso tra gli interessi coinvolti racchiusi nella stessa *opt-in clause* <sup>(46)</sup>.

#### 6.1. *Segue. I criteri della ragionevolezza delle misure da adottare per la rimozione dei relitti e della proporzionalità al rischio.*

Le procedure concernenti la rimozione dei relitti che si determinino costituire un rischio devono rispondere a precisi principi indicati nella stessa WRC. Trattasi, nello specifico, dei criteri: della

---

<sup>(45)</sup> Vedasi § 4.3 di questo capitolo.

<sup>(46)</sup> V. *supra* § 4.2.

proporzionalità al rischio; della ragionevolezza rispetto a quanto necessario per rimuovere il relitto; della loro cessazione non appena il relitto è stato rimosso; della non interferenza con i diritti e gli interessi di altri Stati (art. 2, §§ 2 e 3).

Non ci si può esimere dall'osservare che i criteri di proporzionalità e ragionevolezza sono tutt'altro che oggettivi. Potrebbe, perciò, risultare non sempre agevole valutare se le misure adottate da uno Stato per la rimozione dei relitti rispettino o meno tali requisiti, specie se si tiene conto degli interessi in questo senso contrastanti tra lo Stato interessato dal relitto e il proprietario dello stesso. Infatti, qualora lo Stato interessato dovesse venir meno, in particolare, al rispetto dei vincoli della proporzionalità e ragionevolezza, il proprietario – sul quale gravano i costi di rimozione – potrebbe non essere ritenuto responsabile e dunque potrebbe non essere chiamato a provvedere, in tutto o in parte, al rimborso dei costi sostenuti dallo Stato che ha rimosso il relitto <sup>(47)</sup>.

Diversamente da altre convenzioni in tema di inquinamento marino, quale la *Intervention* <sup>(48)</sup>, la WRC prevede specifiche misure che

---

<sup>(47)</sup> Sul punto cfr. I. BORZI, *La rimozione dei relitti*, in *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo*, cit., 593 ss.; J. M. KERN, *Wreck Removal and the Nairobi Convention – a Movement Toward a Unified Framework?*, cit., 1 ss.

<sup>(48)</sup> La convenzione *Intervention* prevede infatti che le misure adottate da uno Stato costiero «shall be proportionate to the damage actual or threatened to it» e che non devono andare oltre «what is reasonably necessary [...] and shall cease as soon as that end has been achieved» senza interferire con i diritti e gli interessi di altri Stati (art. 5, §§ 1 e 2). Lo Stato può adottare tali misure soltanto qualora il pericolo di inquinamento per le sue coste sia «grave and imminent» a seguito di un sinistro marittimo e qualora da tale sinistro «may reasonably be expected to result in major harmful consequences» (art. 1); ciò al fine di consentire agli Stati di poter intervenire in alto mare, ma limitatamente al verificarsi delle condizioni appena descritte.

lo Stato interessato può adottare. Infatti, come si illustrerà nei paragrafi successivi, lo Stato interessato potrà fare fronte alla presenza di un relitto nella propria *Convention Area* ponendo in essere le attività di localizzazione, marcatura e rimozione <sup>(49)</sup> del relitto stesso (artt. 7, 8

---

Similmente, la WRC richiede, ai sensi dell'art. 2, § 2, che le misure che lo Stato interessato può adottare rispetto ad un relitto individuato nella propria ZEE rispondano ai criteri di ragionevolezza e proporzionalità al rischio, ponendo dunque dei limiti alla portata di tali misure, rispondendo alla preoccupazione espressa a livello internazionale di evitare il riconoscimento di poteri illimitati e incondizionati, seppur riferiti alla rimozione del relitto, ad uno Stato costiero nella sua ZEE.

Compreso lo scopo per cui alle misure in questione sono stati posti tali vincoli, rimane da stabilire quando esse nella pratica siano effettivamente proporzionali al rischio e siano ragionevoli. Nello stabilire ciò secondo la convenzione *Intervention* occorre considerare: *a)* l'estensione e la probabilità di un danno imminente qualora tali misure non fossero adottate; *b)* la probabilità che tali misure risultino efficaci; *c)* l'estensione del danno che può derivare a seguito dell'adozione di dette misure (art. 5, § 3).

Uno dei principali ostacoli che si pone alla lettura delle disposizioni contenute nella *Intervention* è rappresentato dalla circostanza che, se da un lato il legislatore internazionale si è mostrato particolarmente diligente rispetto alla definizione di una puntuale procedura cui gli Stati devono attenersi prima dell'adozione di qualunque misura (consultare gli altri Stati coinvolti nel sinistro, notificare senza ritardo le misure proposte, consultare esperti indipendenti, adottare misure immediate in caso di urgenza, evitare ogni rischio alla vita umana e assistere le persone in pericolo), dall'altro, non è dato trovare nella stessa convenzione un riferimento alle specifiche misure adottabili, rendendo di fatto impraticabile un confronto tra la ragionevolezza e la proporzionalità delle misure adottabili e le misure adottate. Cfr. F. BERLINGIERI, *Flexibility, Foreseeability, Reasonableness in Maritime Conventions and Other Relevant Instruments*, in *The VII ECMLR: Contracts in Shipping – Flexibility, Foreseeability, Reasonableness*, a cura di T. Solvang, D. Di Bona, Oslo, 2013, 89 ss.; M. TSIMPLIS, R. SHAW, *The Liabilities of the Vessel*, in *Maritime Law*, a cura di Y. Baatz, ed. III, New York, 2014, 222 ss.

<sup>(49)</sup> Va precisato che le misure adottate dagli Stati interessati, sintetizzate nel termine di «rimozione» e suoi derivati, non vanno interpretate nel senso esclusivo di estrazione fisica del relitto dalla zona di mare, ma si riferiscono a «*any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck*» (art. 1, § 7). Infatti, come meglio si vedrà, l'obiettivo principale della convenzione non è la rimozione del relitto in sé quanto piuttosto del rischio che dal relitto proviene. Cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 80 ss.

e 9 WRC) purché tali misure rispondano ai menzionati criteri di ragionevolezza e proporzionalità al rischio <sup>(50)</sup>.

Sul punto, la WRC contiene una vera e propria definizione di «*hazard*» quale «*any condition or threat that: a) poses a danger or impediment to navigation; or b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States*» (art. 1, § 5).

L'ipotesi *sub b)* della definizione di rischio appena riportata merita qualche osservazione.

In primo luogo, ben potendosi i danni sostanziare in tempi successivi al sinistro marittimo (si pensi alla fuoriuscita di sostanze inquinanti da una falla allo scafo non percepita nell'immediato), potrebbe non risultare così agevole ponderare la ragionevolezza e la proporzionalità delle misure che si intendono adottare sul momento.

Secondariamente è interessante notare che il legislatore internazionale, utilizzando la locuzione «*related interests*» <sup>(51)</sup>, ha chiaramente voluto tenere in debita considerazione l'eventualità che il

---

<sup>(50)</sup> Nello specifico la WRC dispone che lo Stato interessato: «*shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck*» (art. 7, § 2); «*shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck*» (art. 8, § 1); «*set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck*» (art. 9, § 6, lett. a)).

<sup>(51)</sup> Ai sensi dell'art. 1, § 6, WRC per «*related interests*» si intendono: «*the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as: a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned; b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned; c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and d) offshore and underwater infrastructure*»

rischio possa riguardare non soltanto l'«*Affected State*» <sup>(52)</sup>, ma altresì ogni altro Stato i cui interessi potrebbero essere compromessi a causa del relitto. Si palesa in tal modo la volontà del legislatore di rafforzare la tutela di tutti gli Stati coinvolti, indipendentemente dal luogo in cui è localizzato il relitto.

Pertanto, risulta in tal senso indispensabile raggiungere un adeguato livello di cooperazione tra tutti gli Stati coinvolti, perseguibile attraverso l'applicazione di una normativa internazionale uniforme <sup>(53)</sup>, così come stabilito dalle disposizioni della stessa WRC 2007 in merito agli obiettivi da raggiungere <sup>(54)</sup>.

#### 7. *Obblighi e responsabilità del proprietario del relitto.*

Come si è già avuto modo di accennare in precedenza <sup>(55)</sup>, l'art. 9, § 2, WRC rappresenta il cuore della convenzione contenendo uno degli aspetti più interessanti della stessa che merita una particolare attenzione. Secondo il menzionato articolo, spetta, infatti, al proprietario del relitto – intendendo per quest'ultimo «*the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the*

---

<sup>(52)</sup> La WRC stabilisce che «“*Affected State*” means the State in whose Convention area the wreck is located» (art. 1, § 10).

<sup>(53)</sup> In tema di coordinamento tra la WRC e le altre convenzioni si rinvia al § 4.3 di questo capitolo ed al capitolo 3.

<sup>(54)</sup> All'art. 2, § 5, WRC, si legge che «*States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State*».

<sup>(55)</sup> V. *supra* § 6.

*person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, "registered owner" shall mean such company»* (art. 1, § 8) – rimuovere il relitto qualificato come rischioso. Tale previsione, in combinato disposto con l'art. 10, § 1, ai sensi del quale *«the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9»*, definisce il regime di responsabilità del proprietario del relitto.

Prima di entrare nel merito delle singole disposizioni è interessante, oltre che utile per una maggiore comprensione delle disposizioni stesse, soffermarsi su alcuni aspetti che è possibile cogliere dalla lettura delle norme appena riportate.

Premettendo che la struttura del regime di responsabilità nella WRC appare in linea con quello delle precedenti convenzioni internazionali in materia di inquinamento marino quali la CLC, la HNS e la *Bunker Oil Convention* <sup>(56)</sup>, vi è da ribadire innanzitutto che la responsabilità di cui alla WRC si riferisce esclusivamente alla copertura dei costi sostenuti per la localizzazione, marcatura e rimozione del relitto che costituisce un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino e non alla riparazione dei danni che da tale relitto possono derivare, o alla copertura dei costi per eventuali «misure preventive» così come invece previsto nelle altre convenzioni. Tuttavia non sembra possa escludersi un'eventuale

---

<sup>(56)</sup> Per un confronto tra la convenzione WRC le altre convenzioni internazionali si rinvia al capitolo terzo.

azione di richiesta di risarcimento dei danni in tal senso al di fuori della WRC.

In secondo luogo, se è vero che i costi delle misure di cui agli artt. 7, 8 e 9, WRC, incombono in capo al proprietario del relitto, è altrettanto vero che il porre in essere tali attività non spetta esclusivamente al proprietario del relitto, ma altresì allo Stato interessato. Infatti, ai sensi dell'art. 7, § 2, *«if the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck»*. Inoltre *«that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck»* (art. 8, § 1), mentre, come si è già detto, *«the registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard»* (art. 9, § 2) <sup>(57)</sup>.

#### 7.1. La nozione di «responsabilità».

In tema di responsabilità del proprietario potrebbe, peraltro, risultare interessante porre l'attenzione sulla nozione stessa di «responsabilità» e sulle diverse sfumature che tale termine può assumere. Ci si potrebbe, infatti, interrogare sui motivi per cui la WRC, nel testo ufficiale in lingua inglese, si esprime in termini di

---

<sup>(57)</sup> Si ricorda tuttavia che *«if the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6 a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment»* (art. 9, § 7). Inoltre *«in circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment»* (art. 9, § 8).



«*liability of the owners*» e non di «*responsibility of the owners*», pur menzionando sia l'uno che l'altro termine nel suo preambolo laddove si legge «*recognizing the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wreck*» (considerando n. 4) <sup>(58)</sup>. Senza soffermarsi sulla questione relativa alla distinzione tra «*liability*» e «*responsibility*», è sufficiente qui accennare che, seguendo il prevalente orientamento dottrinale <sup>(59)</sup>, la nozione di «*responsibility*» va interpretata nel senso di una responsabilità, in capo al soggetto agente, dei danni ad esso imputabili, mentre «*liability*» si riferirebbe all'obbligo di riparazione del danno indipendentemente dall'aver compiuto l'azione da cui lo stesso danno è derivato <sup>(60)</sup>.

---

<sup>(58)</sup> L'eventuale duplice significato del termine «responsabilità» che emerge dal preambolo della versione in lingua inglese della WRC risulta più sfumato nella versione francese dove si fa riferimento a responsabilità ed obblighi – «*reconnaissant les avantages que présenterait l'uniformisation des régimes juridiques qui régissent la responsabilité et les obligations à l'égard de l'enlèvement des épaves dangereuses*» – mentre non è dato coglierla in quella spagnola dove si legge «*reconociendo las ventajas que pueden obtenerse gracias a la uniformidad de los regímenes jurídicos que rigen la responsabilidad por la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos*».

<sup>(59)</sup> Vedasi F. VON DER DUNK, *Liability versus Responsibility in Space Law: Misconception or Misconstruction?*, in *Air & Space Law*, 1991, 362 ss.; P. IVALDI, *Inquinamento marino e regole internazionali di responsabilità*, Padova, 1996, 77 ss.; D. R. ROTHWELL, T. STEPHENS, *The International Law of the Sea*, Oxford, 2016; S. SUCHARITKUL, *State Responsibility and International Liability under International Law*, in *Loy. L.A. Int'l & Compo L.L.*, 1996, 821 ss.; A. O. SYKES, *Strict Liability versus Negligence in Indiana Harbor*, in *U. Chi. L. Rev.*, 2007, 1911 ss.

<sup>(60)</sup> Tale principio di carattere generale trova conferma in alcuni contributi dottrinali in tema di responsabilità internazionale degli Stati, laddove si afferma che «nel riportare il testo di alcune norme che, in sede di negoziato, hanno preceduto la definitiva formulazione della disposizione oggi prevista dall'art. 235.1 della convenzione di Montego Bay, si è presupposto che il termine «*liability*» tenda ad identificare l'obbligo, posto a carico degli Stati, di riparare i danni all'ambiente marino. Ciò anche se la versione in lingua francese utilizza al riguardo il termine, maggiormente comprensivo, di «*responsabilité*». Quest'ultimo, al pari della sua traduzione italiana «responsabilità», viene infatti riferito nella convenzione non solo agli obblighi in tema di protezione e preservazione dell'ambiente marino, in

Volendo estendere tale interpretazione alle disposizioni in materia di responsabilità dell'*owner* di cui alla WRC, la responsabilità nel senso di «*responsibility*» potrebbe riferirsi allo svolgimento delle operazioni di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto, mentre per «*liability*» si potrebbe intendere la responsabilità rispetto alla copertura dei costi relativi alle attività in questione.

Rileggendo, dunque, le disposizioni in tema di responsabilità di cui alla WRC, nell'ottica delle considerazioni di cui sopra, esse, a mio avviso, potrebbero essere così interpretate: *a)* lo Stato interessato si considera «*responsible*» rispetto alle attività di localizzazione e marcatura del relitto di cui agli artt. 7 e 8, dovendosi adoperare al fine di compiere concretamente tali attività; *b)* il «*registered owner*» si configura come *i)* «*liable*» rispetto ai costi di localizzazione e marcatura di cui agli artt. 7 e 8 dovendo provvedere alla copertura dei relativi costi sostenuti dall'*Affected State* per la realizzazione di tali attività e *ii)* sia «*responsible*» che «*liable*» rispetto alle operazioni di rimozione, di cui all'art. 9, avendo l'obbligo sia di provvedere materialmente alle

---

relazione ai quali il testo inglese parla di «*responsibility*», ma anche agli obblighi in tema di riparazione in tale ambito gravanti sugli Stati, designati in inglese con il termine «*liability*», o ancora «*where under the doctrine of State responsibility a State can only become directly responsible for its own acts, and due care responsible for private acts only if it failed to take due care, under the doctrine of international liability a State is obliged to pay as the liable entity, no matter whether it concerns damage arising out of its own acts or out of private acts, and even if the state in question had taken all reasonable measures in the latter case to try to prevent such damage from arising! Both state responsibility and international liability for non-state acts can concern persons as well as territory under the jurisdiction of the state in question*». Cfr. rispettivamente P. IVALDI, *Inquinamento marino e regole internazionali di responsabilità*, cit., 81; F. VON DER DUNK, *Liability versus responsibility in space law: misconception or misconstruction?*, cit., 365.

operazioni di rimozione del relitto <sup>(61)</sup> sia di sostenerne le spese, realizzandosi dunque, ad opera dell'art. 10, § 1, WRC, una convergenza del duplice significato attribuito dalla terminologia inglese alla nozione di «responsabilità». Peraltro, già in dottrina sembra si possa cogliere un orientamento in tal senso, infatti c'è chi ha affermato, con riguardo alla WRC, che «*the Convention imposes a duty on the affected State to locate, mark, and ensure that measures are taken to facilitate the removal of the wreck. However, the actual responsibility for the removal of a wreck determined to constitute a hazard is on the registered owner [...]. In any case, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck*» <sup>(62)</sup>, e che «*the State in whose Convention area the wreck is located will be responsible for determining whether a hazard exists and is also responsible for the marking of the wreck [...]. Shipowners will also be strictly liable for the costs of location, marking and removal of hazardous wrecks*» <sup>(63)</sup>.

## 7.2. Le cause di esonero dalla responsabilità del proprietario del relitto.

Alla luce di quanto finora osservato e tenendo conto che, come anticipato sopra, la WRC riproduce il modello già proposto dalle precedenti convenzioni internazionali, è possibile affermare che la canalizzazione della responsabilità nei confronti del proprietario della

---

<sup>(61)</sup> Fanno eccezione i limitati casi in cui lo Stato interessato procede direttamente alla rimozione del relitto. V. *retro* § 6.

<sup>(62)</sup> V. N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, Londra, New York, 2011, 171.

<sup>(63)</sup> Vedasi J. E. DE BOER, *The Nairobi Perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007, cit., 336.

nave <sup>(64)</sup> comporta inevitabilmente che sia stato anche qui introdotto un regime di *strict liability* <sup>(65)</sup>, con la previsione di specifiche cause di esonero laddove il proprietario dimostri che il sinistro, da cui è derivato il relitto, è stato causato da: *a)* un atto di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione, o da un fenomeno di tipo naturale avente carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile; *b)* un atto o omissione compiuti intenzionalmente da un soggetto terzo; *c)* negligenza o altra azione illecita compiuta da un Governo o altra autorità preposta alla manutenzione dei segnali luminosi o di altri ausili alla navigazione (art. 10, § 1).

Rispetto a tali fatti esonerativi della responsabilità del proprietario del relitto potrebbero addursi le stesse osservazioni esposte in dottrina con riferimento alle altre convenzioni internazionali, quali la CLC, la HNS e la *Bunker Oil*, le quali prevedono le medesime cause di esonero. Ad esempio, riguardo alla questione dei fenomeni naturali di carattere «eccezionale», «inevitabile» e «irresistibile», alcuni autori <sup>(66)</sup> hanno osservato che negli ultimi anni la portata e l'incidenza di tali fenomeni si è ridotta

---

<sup>(64)</sup> La canalizzazione della responsabilità comporta l'individuazione, sulla base della normativa applicabile, di un soggetto tenuto al risarcimento del danno indipendentemente dalla circostanza che questi abbia effettivamente cagionato il danno.

<sup>(65)</sup> L'oggettivazione della responsabilità implica che il proprietario, in questo caso, del relitto sia ritenuto responsabile del pericolo costituito dal relitto indipendentemente da una sua reale colpa.

<sup>(66)</sup> Cfr. G. GAUCI, *The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a Flawed Instrument?*, cit., 203 ss.; M. KATSIVELA, *The Treatment of Sea Peril Exception of the Hague-Visby Rules in Common Law and Civil Law Jurisdiction*, in *WMU J. Mar. Affairs*, 2017, 19 ss.; J. M. KERN, *Wreck Removal and the Nairobi Convention – a Movement Toward a Unified Framework?*, cit., 8.

notevolmente in quanto, date le moderne tecnologie e gli sviluppi negli studi degli eventi meteorologici, difficilmente un fenomeno naturale può presentare simultaneamente le tre caratteristiche menzionate. Simili considerazioni potrebbero valere in riferimento al «*maintenance of lights or other navigational aids*» in quanto, come qualcuno ha osservato, «*considering the progress in navigation supported by satellite positioning and other technical equipment on board the ship, the importance of lights and other means of guidance from the shore in perhaps declining*» <sup>(67)</sup>, oltre al fatto che non è sempre agevole individuare quali mezzi possano considerarsi come «*navigational aids*» <sup>(68)</sup>.

Va poi notato che tra le cause di esonero non figurano – come neppure nelle altre convenzioni internazionali sopra menzionate – gli atti di terrorismo, nonostante si tratti di un fenomeno attualmente di portata rilevante. In dottrina è stato osservato che tali atti potrebbero essere inclusi nell'ipotesi di esonero *sub b)*, ovvero quali atti compiuti da terzi con l'intenzione di causare un danno <sup>(69)</sup>. Lo stesso dicasi per gli atti di pirateria.

---

<sup>(67)</sup> S. F. GAHLEN, *Civil Liability for Accidents at Sea*, Amburgo, 2015, 143.

<sup>(68)</sup> Sul punto vedasi M. M. COMENALE PINTO, *Inquinamento del mare (responsabilità per)*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 182 ss.; C. DE LA RUE, C. B. ANDERSON, *Shipping and the Environment*, Londra, New York, 2015, 98 ss.; S. F. GAHLEN, *Civil Liability for Accidents at Sea*, cit., 143 ss.; V. N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, cit., 148 ss.

<sup>(69)</sup> Le cause di esonero dalla responsabilità dello *shipowner* sono assimilabili a quelle già previste dalla CLC e dalla *Bunker Oil*. In dottrina è stato altresì notato che mancano dall'elenco delle cause di esonero gli atti di terrorismo. Sul punto cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 84 ss.; J. M. KERN, *Wreck Removal and the Nairobi Convention – a Movement Toward a Unified Framework?*, cit., 7; R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 317.

Inoltre, sempre secondo parte della dottrina <sup>(70)</sup>, poiché l'incidente marittimo deve essere stato causato interamente da un soggetto terzo, laddove vi sia un concorso di colpa del proprietario, ad esempio per un errore nell'applicazione del codice ISPS, il proprietario sarà comunque ritenuto responsabile (*liable*) ai sensi della WRC.

### 7.3. Il regime di limitazione risarcitoria del proprietario del relitto.

Proseguendo l'analisi del regime di responsabilità va osservato che l'art. 10, § 2, WRC, disponendo che «*nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Climes, 1976, as amended*», rappresenta, a mio avviso, uno degli aspetti più interessanti per quanto concerne la responsabilità del proprietario del relitto. Si noti che la WRC, analogamente alla *Bunker Oil Convention*, non è dotata di un sistema di limitazione risarcitoria proprio. Essendo la previsione di cui all'art. 10, § 2, del tutto simile a quella contenuta nell'art. 6 della convenzione *Bunker* – dove è dato leggere che «*nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended*» –, appare pertanto plausibile proiettare sulla WRC le

---

<sup>(70)</sup> Cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 84 ss.

medesime critiche mosse dalla dottrina <sup>(71)</sup> nei confronti del sistema di limitazione risarcitoria della *Bunker Oil Convention*.

Innanzitutto nella formulazione delle disposizioni della WRC e della *Bunker Oil* in materia di limitazione risarcitoria è presente la locuzione «*such as*» che potrebbe sollevare dubbi circa la necessaria e imprescindibile conformità alla LLMC da parte della normativa nazionale eventualmente applicata.

Sul punto – riguardo alla *Bunker Oil*, ma con osservazioni estendibili alla WRC – è dato trovare in dottrina opinioni divergenti tra chi ha sostenuto che «*the liabilities imposed by the Bunkers Convention are to be limitable under LLMC where that regime applies*» <sup>(72)</sup> e chi, al contrario, ha ritenuto che «“*such as*” in the article is used only for illustration purposes; in other words, it only offers a sample choice for the relevant parties to consider» <sup>(73)</sup>. Seguendo questa seconda tesi si potrebbe giungere alla conclusione che il richiamo alla LLMC operato dall’art. 10, § 2, WRC non sia soggetto ad una interpretazione così rigida. In caso contrario, qualora si applicasse rigidamente la LLMC, ci si potrebbe chiedere se i limiti da essa previsti siano sufficienti a coprire gli ingenti costi relativi alla localizzazione, marcatura e rimozione di un relitto <sup>(74)</sup>.

---

<sup>(71)</sup> Vedasi note successive.

<sup>(72)</sup> Vedasi C. DE LA RUE, *Liability for Pollution from Ships’ Bunker*, in *Pollution at Sea*, cit., 20.

<sup>(73)</sup> V. L. ZHU, *The Bunkers Convention and Limitation of Liability*, in *Aegean Rev. Law Sea*, 2011, 184. Cfr. altresì M. M. COMENALE PINTO, *La convenzione di Nairobi: profili generali*, cit., 16 ss.

<sup>(74)</sup> Cfr. L. ZHU, M. ZHAO ZHANG, *Insuring against Marine Pollution Liability: An International Perspective*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2015, 373 ss.

Va inoltre osservato che la previsione di cui all'art. 10, § 2, WRC potrebbe compromettere – così come l'art. 6 della convenzione *Bunker Oil* – il raggiungimento di un regime internazionale uniforme, dichiarato tra gli obiettivi della stessa WRC e desumibile dal suo preambolo <sup>(75)</sup>, in quanto non tutti gli Stati – tra cui l'Italia <sup>(76)</sup> – hanno ratificato la LLMC. Si potrebbero quindi prospettare due possibili scenari:

a) La responsabilità (nella sua accezione di *liability*) dell'*owner* potrebbe essere assoggettata alla legge nazionale dello Stato interessato dal relitto laddove esista una disciplina interna in tal senso, con la considerazione che le norme in materia possono differire notevolmente tra i diversi Stati <sup>(77)</sup>. L'applicazione di un diverso regime relativo alla limitazione risarcitoria potrebbe creare incertezze circa l'ammontare del limite risarcitorio in quanto i *liable owners* potrebbero di fatto rispondere secondo soglie limite differenti per costi simili, rendendo perciò difficoltosa una valutazione dei rischi finanziari cui gli *owners/shipowners* devono far fronte, così come «*their*

---

<sup>(75)</sup> V. *supra*, § 2. Nel considerando n. 7 della convenzione *Bunker* si legge: «*Desiring to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases*».

<sup>(76)</sup> Sul punto vedasi *infra* capitolo IV.

<sup>(77)</sup> Vedasi N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *The Bunkers Convention and the Shipowner's right to Limit Liability*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2012, 235 ss.; L. ZHU, *The Bunkers Convention and Limitation of Liability*, cit., 181 ss.; L. ZHU, M. ZHAO ZHANG, *Insuring against Marine Pollution Liability: An International Perspective*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2015, 373 ss.



*insurers are left in an equally difficult position in view of the disparity and uncertainty of the amounts of limitation»* <sup>(78)</sup>.

b) L'*owner* potrebbe rispondere dei costi di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto in maniera illimitata, non vigendo nello Stato interessato dal relitto alcuna normativa in materia di limitazione della sua responsabilità.

Alla luce di quanto fin qui osservato, l'aspetto che, a mio avviso, potrebbe risultare altresì di interesse risiede nel comprendere la natura della limitazione di cui all'art. 10, § 2, WRC, se si tratti di limite del debito piuttosto che di responsabilità.

Senza entrare nel dettaglio della complessa questione sulla natura della limitazione risarcitoria dell'*owner* che ha rappresentato in dottrina argomento alquanto dibattuto <sup>(79)</sup>, ci si potrebbe tuttavia appellare a taluni elementi e considerazioni espresse appunto in dottrina al fine di tentare di inquadrare la natura della limitazione di cui alla WRC nella fattispecie del limite del debito o della responsabilità.

Si potrebbe intanto partire dalla considerazione che «in generale, la limitazione del debito ha per effetto la riduzione sia del debito sia del corrispondente credito entro l'ammontare della somma limite stabilita». Nell'ordinamento italiano «entro la somma limite il debitore risponde con tutto il suo patrimonio, a norma dell'art. 2740 c. c.». Per converso «quando si ha limitazione della responsabilità, i

---

<sup>(78)</sup> Cfr. C. WU, *Liability and Compensation for Bunker*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2002, 562.

<sup>(79)</sup> Vedasi note successive.

debiti e i crediti rimangono integri nel loro ammontare, ma avviene la separazione di alcuni beni dal complesso del patrimonio del debitore e solo su questi beni i creditori possono soddisfarsi» <sup>(80)</sup>.

In secondo luogo, si consideri che, generalmente, quando vige un regime di limitazione della responsabilità ne consegue quale «corollario naturale» <sup>(81)</sup>, la costituzione di un fondo il cui deposito è pari alla somma del limite della responsabilità del debitore. Pertanto, sembrerebbe plausibile affermare che qualora la normativa preveda la costituzione di un fondo si tratti di una limitazione di responsabilità e non di debito.

Va notato, inoltre, che la questione sulla natura della limitazione risarcitoria del proprietario di un relitto potrebbe ricondursi a quella della limitazione a favore dell'armatore – così come regolata dagli artt. 275 <sup>(82)</sup> e seguenti del codice della navigazione – che non ha peraltro trovato in dottrina una soluzione univoca <sup>(83)</sup>, potendosi rilevare due

<sup>(80)</sup> Cfr. sempre A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 330.

<sup>(81)</sup> Cfr. D. RICCIO, *La responsabilità per danno ambientale*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, III, Milano, 2010, 386.

<sup>(82)</sup> L'art. 275, comma 1, c. nav. dispone che «per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezioni di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore di una nave di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio». Sul punto si rinvia al cap. 4, § 3.

<sup>(83)</sup> Cfr., tra i molti, G. BENELLI, *L'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, IV, Milano, 2013, 257 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Nota a Corte di Cassazione del 10 maggio 2013 in Giust. civ.*, 2013, 2407 ss.; ID., *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, Padova, 1993, 11 s.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 330 s.; F. PELLEGRINO, *Trasporto marittimo di idrocarburi e tutela dell'ambiente: profili evolutivi*, in *Riv. dir. nav.*, 2017, 25 ss.

opposte correnti di pensiero, da un lato, rappresentate da coloro che hanno sostenuto che si tratti di una limitazione di responsabilità <sup>(84)</sup> e, dall'altro, da coloro che hanno ritenuto di poter qualificare la natura della limitazione risarcitoria dell'armatore di cui all'art. 275 c. nav. quale limitazione di debito <sup>(85)</sup>.

Poiché la WRC non prevede un proprio sistema di limitazione risarcitoria, ma rinvia alla normativa nazionale o internazionale in materia, il regime della limitazione risarcitoria sembrerebbe assumere natura diversa a seconda, appunto, della normativa adottata <sup>(86)</sup> e conseguentemente delle diverse correnti interpretative della stessa.

---

<sup>(84)</sup> Cfr. M. FOSCHINI, *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974, 43 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 330 s.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1627 ss.; E. SPASIANO, *La limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1962, 388 ss.

<sup>(85)</sup> Vedasi F. M. DOMINÈDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1961, 159 ss.; S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, Milano, 1945, 59 ss.; E. GARBAGNATI, *La funzione del processo di limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. proc. civ.*, 1946, 19 ss.; M. GRIGOLI, *La limitazione del debito dell'armatore*, Padova, 1963, 69 ss.

<sup>(86)</sup> In realtà la LLMC sembrerebbe prevedere la possibilità e non l'obbligo di costituire un fondo. Ciò emerge in particolare dalla formulazione dell'art. 11, § 1, LLMC – «*any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked*» – laddove viene utilizzata l'espressione «*may constitute a fund*» nella versione inglese, «*peut constituer un fonds*» in quella francese e «*podrá constituir un fondo*» in quella spagnola, mentre all'art. 10, § 1, si legge che «*limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted*». Qualora, tuttavia, venga costituito un fondo, e seguendo la teoria secondo la quale in presenza di un fondo sarebbe lecito riferirsi ad una limitazione della responsabilità o del debito – teoria che parrebbe trovare conferma altresì ai sensi dell'art. 13, § 1, LLMC, laddove si legge che «*where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a*

Tuttavia, qualora si applicasse la LLMC, rileva altresì la circostanza per cui taluni Stati si sono avvalsi delle riserve di cui all'art. 18. Tali riserve consentono, tra l'altro, di escludere i relitti dell'ambito di applicazione della LLMC <sup>(87)</sup>, facoltà di cui molti Stati, come Cina e Regno Unito, si sono avvalsi. La motivazione dell'esistenza della *opt-out clause* potrebbe essere ricercata nella frequenza con la quale alcuni *owners* concordano con i loro *P&I Club* la copertura delle spese di rimozione dei relitti, tanto che esistono dei modelli contrattuali standard – WRECKFIXED, WRECKHIRE, WRECKSTAGE – preposti a tale scopo <sup>(88)</sup>.

---

*claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted»* – in tal caso anche la natura della limitazione risarcitoria di cui alla WRC potrebbe configurarsi nell'istituto del limite di responsabilità. Peraltro, la formulazione dell'art. 13, § 1, LLMC appare, a mio avviso, più chiara nella versione ufficiale in lingua spagnola dove è dato leggere che «*cundo se haya constituido un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, ninguna persona que haya promovido una reclamación imputable al fondo podrá ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación haciéndolo valer contra otros bienes de la persona que haya constituido el fondo o en cuyo nombre fue aquel constituido*».

<sup>(87)</sup> Ai sensi dell'art. 18, § 1, LLMC «*any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right; a) to exclude the application of Article 2, paragraphs 1 d) and e)*», ovvero «*d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship; e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship*». In dottrina è stato osservato che il diritto di esercitare tale riserva espone in prima istanza il proprietario della nave ad una responsabilità illimitata; tuttavia egli potrebbe provvedere in tal caso la costituzione di un fondo dedicato ai crediti per la rimozione dei relitti e dunque separato dal fondo per altri crediti marittimi. V. E. MACHUM, F. METCALF, *Will Insurance Cover That? A Review of the Challenges Faced by Coastal State Seeking to Recoup Costs for Removal of Wreck under the Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 227 ss. Cfr., altresì, G. GAUCI, *The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a Flawed Instrument?*, 215 ss.; J. M. KERN, *Wreck Removal and the Nairobi Convention – a Movement Toward a Unified Framework?*, cit., 8.

<sup>(88)</sup> Cfr. N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, cit., 167 ss.

Sul punto vi è in dottrina chi ha affermato che «*where a State exercised its right of reservation, the shipowner is prima facie exposed to unlimited liability. However, a State that made a reservation may provide for a separate limitation fund for wreck removal to ensure wreck removal claims do not compete with other claims for the fund and/or to provide for higher limits. In those countries, depending on the damage, the shipowner may have to establish two funds: one for wreck removal and another for other maritime claims*»<sup>(89)</sup> e chi ha osservato che la previsione dell'obbligo in capo all'*owner* di provvedere ad una copertura assicurativa, nonchè il diritto per il creditore di rivolgersi direttamente all'assicuratore, ai sensi dell'art. 12 WRC, «*will continue to apply even if the affected State has made a reservation in relation to Article 2(1)(d) and (e). Moreover, although Article 1(6) of the LLMC Convention provides that the insurer of liability is entitled to limit his liability 'to the same extent as the assured himself', Article 12(10) of the Nairobi Convention provides that the insurer may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required by the Convention "even if the registered owner is not entitled to limit liability"*»<sup>(90)</sup>.

#### 7.4. L'eventuale sovrapposizione tra la WRC e le altre convenzioni internazionali di diritto marittimo.

---

<sup>(89)</sup> Vedasi E. MACHUM, F. METCALF, *Will Insurance Cover That? A Review of the Challenges Faced by Coastal State Seeking to Recoup Costs for Removal of Wreck under the Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 232.

<sup>(90)</sup> Cfr. N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, cit., 198.

Altra questione in tema di *liability* dell'*owner* ai sensi della WRC riguarda l'eventuale sovrapposizione con le altre convenzioni internazionali di diritto marittimo affrontata dall'art. 11 della stessa convenzione. La norma in esame dispone che: *«the registered owner shall not liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1, if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with: a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended; b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended; c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended; provided that the relevant convention is applicable and in force»* (art. 11, § 1). Inoltre, *«to the extend that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention»* (art. 11, § 2). Infatti, rileva in tal senso la possibilità per il proprietario del relitto, oltre che di procedere alla rimozione direttamente, di potersi avvalere di *«any salvor»* o altro soggetto terzo che opererà per suo conto attraverso la stipulazione di un contratto (art. 9, § 4) <sup>(91)</sup>,

---

<sup>(91)</sup> In dottrina è stato osservato che tale disposizione è stata formulata a tutela dell'indipendenza dello *shipowner* e del suo *P&I Club* di scegliere l'impresa

specie se si tiene in debita considerazione che trattasi di attività che richiedono un'elevata specializzazione.

La questione relativa al rapporto tra la WRC e le altre convenzioni richiamate nell'art. 11 sarà oggetto di approfondimento nel capitolo successivo a cui si rinvia.

#### 8. *Assicurazione obbligatoria.*

Nel paragrafo precedente si è dato conto circa la facoltà di uno Stato parte della LLMC di avvalersi della *opt-out clause* che consente di escludere i relitti dal suo campo di applicazione. Tuttavia tale riserva non incide sull'obbligo in capo al proprietario della nave di mantenere una copertura assicurativa il cui ammontare rientri nei limiti previsti dalla LLMC <sup>(92)</sup>. Più precisamente l'art. 12 WRC prevede – così come avviene già nella CLC, nella HNS e nella *Bunker Oil* – la stipulazione di una assicurazione obbligatoria, o altra garanzia finanziaria, che il proprietario di una nave di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate è tenuto a sottoscrivere, al fine di garantire l'esistenza di adeguate risorse finanziarie a fronte degli ingenti costi connessi alle operazioni di rimozione dei relitti. Si tratta di un articolo piuttosto corposo, le cui disposizioni sono rivolte sia al proprietario della nave che alle autorità competenti dello Stato di registrazione della nave.

---

ritenuta più idonea a svolgere tale tipologia di operazione. Cfr. R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 316 ss.

<sup>(92)</sup> Cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 103 ss.

In sostanza tale articolo prevede appunto la stipula di un'assicurazione obbligatoria il cui massimale deve corrispondere ai limiti previsti dal regime nazionale o internazionale applicabile, con la precisazione che esso non può eccedere, come accennato sopra, il limite stabilito dall'art. 6, § 1, lett. *b*), della convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi del 1976 come modificata (art. 12, § 1) <sup>(93)</sup>.

Sul punto, è, a mio avviso, interessante osservare che la previsione per cui il massimale assicurativo non deve eccedere l'ammontare previsto dall'art. 6, § 1, lett. *b*), LLMC – previsione peraltro identica nella sostanza a quella di cui all'art. 7, § 1, *Bunker Oil* <sup>(94)</sup> – sembrerebbe prescindere dalla ratifica della LLMC, in quanto l'ammontare in questione di cui alla LLMC sembrerebbe rappresentare un mero indicatore, ritenuto evidentemente idoneo in sede di elaborazione della WRC. Tale affermazione pare possa trovare conferma nelle espressioni «*in all cases*» utilizzata nel testo inglese dell'art. 12, § 1, WRC, «*en aucun cas*» in quello francese e «*en ningún caso*» in quello spagnolo. Per altro verso

---

<sup>(93)</sup> L'art. 12, § 1, WRC dispone testualmente che «*the registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended*».

<sup>(94)</sup> All'art. 7, § 1, della convenzione *Bunker Oil* viene sancito quanto segue: «*the registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended*».



non può negarsi che la ratifica di uno Stato sia della WRC che della LLMC risolverebbe le incertezze poste in tal senso.

Inoltre, considerando che la WRC, così come la convenzione *Bunker Oil* e diversamente dalla CLC e dalla HNS, contempla una copertura assicurativa di più ampia portata riferendosi ad una vasta categoria di navi commerciali e non soltanto a quelle che trasportano una determinata tipologia di carichi <sup>(95)</sup>, è stato osservato in dottrina che la previsione per cui vi è un limite massimo del massimale assicurativo – il cui effetto è quello di limitare la «*insurer's liability*» – è stata introdotta quale conseguenza dell'esercizio da parte di molti Stati del diritto di riserva di cui all'art. 18, LLMC <sup>(96)</sup> in quanto «*otherwise, the Convention would require shipowners to maintain insurance for unknown amounts, and that it was unlikely that P&I Clubs would be able to provide such cover*» <sup>(97)</sup>.

Ad attestare l'esistenza della copertura assicurativa sarà, ai sensi dell'art. 12, § 2, WRC, un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di registrazione della nave – il cui originale deve essere

---

<sup>(95)</sup> Mentre ai sensi dell'art. 7, § 1, *Bunker Oil* «*the registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security [...] to cover the liability of the registered owner for pollution damage*», la CLC e la HNS dispongono rispettivamente che «*the owner of a ship registered in a contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security*» (art. 7, § 1) e che «*the owner of a ship registered in a State Party and actually carrying hazardous and noxious substances shall be required to maintain insurance or other financial security*» (art. 12, § 1). Sul punto vedasi N. GASKELL, C. FORREST, *Marine Pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003*, in U. *Queensland L. J.*, 2008, 103 ss.

<sup>(96)</sup> V. *supra* § 7.

<sup>(97)</sup> Cfr. N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, cit. 174.

tenuto a bordo della nave ed una copia depositata presso l'ufficio di iscrizione della nave – contenente una serie di informazioni relative alla nave, al proprietario della nave, all'assicuratore, al tipo e alla durata della garanzia, nonché al periodo di validità dello stesso certificato.

Nella formulazione dell'art. 12, § 2, rileva altresì che «*with respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party*» <sup>(98)</sup> a conferma, come accennato sopra, dell'estesa portata di tale disposizione che agisce indipendentemente dalla bandiera della nave che deve essere assicurata.

La mancanza del certificato assicurativo comporta limiti all'operatività della nave in quanto, indipendentemente dalla circostanza che la nave batta bandiera di uno Stato contraente o meno la WRC, il proprietario della nave deve aver provveduto alla copertura assicurativa al fine di poter esercitare il diritto di entrare o uscire da un porto situato sul territorio di uno Stato parte della WRC oppure per arrivare a, o per partire da, un impianto *off-shore* situato nel mare territoriale di detto Stato (art. 12, §§ 11 e 12).

Infine va evidenziata, all'art. 12, § 10, WRC, la possibilità di un'azione diretta, da parte del danneggiato, nei confronti dell'assicuratore, essendo espressamente previsto che «*any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other*

---

<sup>(98)</sup> Cfr. N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, cit., 263.

*person providing financial security for the registered owner's liability*». Su tale disposizione, che non rappresenta certo una novità nel panorama della convenzioni di diritto marittimo, essendo presente nella CLC <sup>(99)</sup>, nella *Bunker Oil* <sup>(100)</sup> e nella HNS <sup>(101)</sup>, si possono estendere le medesime considerazioni mosse nei confronti delle altre convenzioni appena menzionate. Invero l'azione diretta rappresenta un'eccezione alla regola generale del «*pay to be paid*» <sup>(102)</sup> seguita dai *Pe&I Clubs* oltre che rappresentare uno strumento atto ad affrontare il problema di proprietari insolventi <sup>(103)</sup>.

L'art. 12, § 10, prevede comunque la possibilità per l'assicuratore di invocare le stesse eccezioni che avrebbe potuto far valere il proprietario del relitto, compresa la *limitation of liability* <sup>(104)</sup>, secondo il

---

<sup>(99)</sup> Ai sensi dell'art. 7, § 8, CLC «*any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damages*».

<sup>(100)</sup> La convenzione *Bunker Oil* prevede che «*any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damages*» (art. 7, § 10).

<sup>(101)</sup> Per la HNS «*any claim for compensation for damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for damages*» (art. 12, § 8).

<sup>(102)</sup> Sulla regola del «*pay to be paid*» vedasi, tra i molti contribute dottrinali, N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 100 ss.; O. GÜRSER, J. HJALMARSSON, R. PILLEY, *Marine Insurance*, in *Maritime Law*, a cura di Y. Baatz, III, Londra, New York, 2014, 428 ss.; M. J. PALLAY, *The Right of Direct Action: Issues Proceeding Directly Against Marine Insurers*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2016, 57 ss.; F. D. ROSE, *Marine Insurance: Law and Practice*, ed. II, Londra, New York, 2013, 153; L. ZHU, M. ZHAO ZHANG, *Insuring against Marine Pollution Liability: An International Perspective*, cit., 373 ss.

<sup>(103)</sup> Vedasi N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 103 ss.; N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *The Bunkers Convention and the Shipowner's right to Limit Liability*, cit., 245 ss.

<sup>(104)</sup> V. *supra* § 7.

regime nazionale o internazionale applicabile, ad esclusione della bancarotta o della liquidazione del proprietario del relitto.

L'assicuratore potrà altresì eccepire che il sinistro marittimo è derivato da un atto doloso del proprietario del relitto, mentre non potrà richiamare nessun'altra motivazione che avrebbe potuto invocare in un procedimento intentato dal proprietario del relitto contro l'assicuratore stesso. Quest'ultimo ha inoltre il diritto di esigere che il proprietario intervenga nel procedimento in cui il danneggiato si è rivolto direttamente all'assicuratore.

#### 9. *Termini di prescrizione.*

L'ultima disposizione che merita un cenno è contenuta nell'art. 13 WRC ai sensi del quale *«rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence»*.

Rispetto a tale norma potrebbe essere interessante notare che, sebbene la WRC si focalizzi *«on future wrecks»* <sup>(105)</sup>, potrebbero sussistere casi in cui il diritto al rimborso dei costi connessi alla

---

<sup>(105)</sup> Cfr. J. M. KERN, *Wreck Removal and the Nairobi Convention – a Movement Toward a Unified Framework?*, cit., 9.

rimozione del relitto sia esercitato rispetto a relitti divenuti tali prima dell'entrata in vigore della stessa WRC. Nello specifico, rammentando che la WRC è indirizzata ai soli relitti che si determinino costituire un rischio ai sensi dell'art. 6 <sup>(106)</sup>, la questione potrebbe porsi, a mio avviso, rispetto a quei relitti derivanti da sinistri che si sono verificati prima dell'entrata in vigore della WRC <sup>(107)</sup>. Per tali relitti appare possibile intentare un'azione per il rimborso dei relativi costi di localizzazione, marcatura e rimozione a condizione però che si rispetti il limite di sei anni dal sinistro.

---

<sup>(106)</sup> Si ricorda che ai sensi dell'art. 6, lo Stato interessato determina la rischiosità di un relitto in base ai seguenti parametri: «a) *the type, size and construction of the wreck*; b) *depth of the water in the area*; c) *tidal range and currents in the area*; d) *particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*; e) *proximity of shipping routes or established traffic lanes*; f) *traffic density and frequency*; g) *type of traffic*; h) *nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment*; i) *vulnerability of port facilities*; j) *prevailing meteorological and hydrographical conditions*; k) *submarine topography of the area*; l) *height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide*; m) *acoustic and magnetic profiles of the wreck*; n) *proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures*; and o) *any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck*».

<sup>(107)</sup> Si noti che al momento in cui si scrive sono già trascorsi tre anni dall'entrata in vigore della WRC, pertanto si è già estinto il diritto di rimborso dei costi connessi alle attività di rimozione dei relitti che erano stati determinati rischiosi nel 2015 (anno di entrata in vigore della WRC). Tuttavia, tenendo in considerazione il limite di sei anni dal sinistro, potranno essere intentate azioni di risarcimento dei costi in questione per relitti derivanti da sinistri precedenti all'entrata in vigore della WRC fino al 14 aprile 2020.

## CAPITOLO III

### LA CONVENZIONE DI NAIROBI E LE ALTRE CONVENZIONI INTERNAZIONALI IN TEMA DI INQUINAMENTO MARINO: COESISTENZA O SOVRAPPOSIZIONE?

SOMMARIO: 1. La WRC 2007 nell'ambito delle convenzioni in materia di prevenzione dell'inquinamento marino. – 2. Principi e definizioni comuni nella WRC 2007 e nelle convenzioni in materia di inquinamento marino. – 2.1. I principi comuni tra la WRC 2007 e la convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare. – 2.2. Le definizioni di «*maritime casualty*», «*related interests*» e «*owner*» nella WRC e nelle convenzioni *Intervention*, *CLC*, *Bunker Oil* e *HNS*. – 3. La responsabilità dell'*owner* nella WRC e nelle convenzioni *CLC*, *Bunker Oil* e *HNS*. – 4. La WRC a confronto con altre convenzioni: principi di prevalenza, profili di integrazione e situazioni di sovrapposizioni. – 4.1. *Intervention* e *UNCLOS*. – 4.2. *CLC*, *HNS*, *Bunker Oil*. – 4.3. Osservazioni sul rapporto tra le varie convenzioni. – 4.3.1. L'«oggetto» delle convenzioni. – 4.3.2. Le nozioni di «*wreck*» e di «nave». – 5. Il rapporto tra WRC e *Salvage*: il confine tra le operazioni di *salvage* e le operazioni di rimozione dei relitti. – 6. La WRC e i relitti storici.

1. *La WRC 2007 nell'ambito delle convenzioni in materia di prevenzione dell'inquinamento marino.*

Il presente capitolo si pone l'obiettivo di cogliere gli aspetti ed i principi comuni, nonché le differenze che qui rilevano, tra la WRC e

le altre convenzioni internazionali in materia di inquinamento marino specificamente menzionate dalla stessa WRC. Ciò al fine di comprendere in primo luogo in quale rapporto la WRC si pone rispetto alle altre convenzioni – al cui modello, come si è potuto constatare nel capitolo precedente, la WRC si è fortemente ispirata – e di conseguenza come si inserisce all'interno di un quadro normativo internazionale in materia di inquinamento marino già consolidato.

Prima di procedere ad un confronto, seppur non esaustivo, tra talune disposizioni della WRC con quelle contenute in convenzioni in materia di inquinamento marino – quali la *Intervention*, la CLC, la *Bunker Oil*, la HNS – è d'obbligo una premessa, ovvero che queste ultime si focalizzano, come sarà in seguito specificato, sui danni da inquinamento marino che possono essere provocati dalla fuoriuscita in mare del carico o del combustibile presente a bordo della nave, mentre la WRC si riferisce al rischio di pericolo per la sicurezza della navigazione ed al rischio di danni all'ambiente marino connessi alla presenza di un relitto in mare, per tale intendendosi, si ricorda, non solo la nave, ma altresì il suo carico <sup>(1)</sup>.

---

(<sup>1</sup>) Si rammenta che, ai sensi dell'art. 2, § 1, WRC «*a State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of wreck which poses a hazard in the Convention area*» e che nella definizione di *wreck* rientra altresì «*any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea*» (art. 1, § 4, lett. e). Cfr. *supra* cap. II.

2. *Principi e definizioni comuni nella WRC 2007 e nelle convenzioni in materia di inquinamento marino.*

Un primo confronto tra la WRC e le convenzioni internazionali in materia di inquinamento marino richiamate dalla stessa potrebbe basarsi sulla ricerca: *a)* di taluni principi generali comuni, in particolare con la UNCLOS il cui ruolo fondamentale nell'ambito del diritto internazionale del mare viene riconosciuto dalla WRC fin dal suo preambolo; *b)* di talune definizioni – talvolta ricalcate *in toto* da altre convenzioni – che assumono un ruolo fondamentale per quanto riguarda l'ambito di applicazione della WRC.

2.1. *I principi comuni tra la WRC 2007 e la convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare.*

Nell'ambito delle convenzioni menzionate dalla WRC, un primo richiamo merita la convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare, conosciuta anche come UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*). Si tratta, come noto, di una convenzione piuttosto complessa e articolata, oltre che corposa (essendo formata da oltre trecento articoli e diversi allegati), che rappresenta la «colonna portante» del diritto del mare <sup>(2)</sup>, dalla quale

---

(<sup>2</sup>) Dal preambolo della convenzione si desumono le ragioni che hanno condotto i redattori alla stesura di un testo normativo dalla così ampia portata nonché gli obiettivi che esso si pone. Emblematico risulta il considerando n. 4 dove è dato leggere che *«the desirability of establishing through this Convention, with due regard for*



pertanto non si può prescindere, come confermato appunto anche nella WRC che ne dichiara esplicitamente l'importanza già nel preambolo fino a sancirne successivamente, all'art. 16, la prevalenza sulle disposizioni della stessa WRC <sup>(3)</sup>.

Non essendo questa la sede per entrare nel merito delle singole disposizioni di una convenzione dai contenuti così ampi <sup>(4)</sup>, sono essenzialmente due gli aspetti trattati dalla UNCLOS che qui rilevano in quanto da essi si possono estrapolare alcuni elementi che presentano un collegamento con la WRC: 1) la ripartizione del mare in zone; 2) le disposizioni sulla protezione e preservazione dell'ambiente marino.

---

*the sovereignty of all States, a legal order for the seas and oceans which will facilitate international communication, and will promote the peaceful uses of the seas and oceans, the equitable and efficient utilization of their resources, the conservation of their living resources, and the study, protection and preservation of the marine environment.*

<sup>(3)</sup> Nel preambolo della WRC si afferma che «*bearing in mind the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions*» (considerando n. 5), mentre l'art. 16 WRC dispone che «*nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under customary international law of the sea*».

<sup>(4)</sup> Per approfondimenti si rinvia a M. GRBEC, *Extension of Coastal State Jurisdiction in Enclosed and Semi-enclosed Seas*, Londra, New York, 2014, 17 ss.; ID., *Extension of Coastal State Jurisdiction in the Mediterranean: quasi EEZs or Real sui generis Zones?*, in *Serving the Rule of International Maritime Law*, a cura di N. A. Martínez Gutiérrez, Londra, New York, 2010, 181 ss.; D. R. ROTHWELL, T. STEPHENS, *The International Law of the Sea*, ed. II, Londra, 2016, 69 ss.; B. SAGE-FULLER, *The Precautionary Principle in Marine Environmental Law*, Londra, New York, 2013, 59 ss.; A. SERDY, *Public international Law Aspects of Shipping Regulation*, in *Maritime Law*, cit., 303 ss.

Per quanto concerne il primo punto, ovvero la delimitazione di zone di mare ad opera della UNCLOS <sup>(5)</sup>, viene qui in rilievo la creazione di una specifica zona di mare, la zona economica esclusiva (ZEE) <sup>(6)</sup>, che si estende dal margine esterno del mare territoriale <sup>(7)</sup> fino ad un massimo di duecento miglia marine. Tale zona assume un ruolo determinante all'interno della WRC in quanto quest'ultima, come si è visto, trova applicazione, in linea di principio, riguardo ai relitti situati nella c.d. *Convention Area* <sup>(8)</sup>, che corrisponde esattamente alla zona economica esclusiva, così come delineata dalla UNCLOS, laddove proclamata, oppure ad una zona di mare la cui estensione è equiparabile alla ZEE.

Rispetto al secondo punto – ricordando che la WRC si applica anche a quei relitti che costituiscono un rischio per l'ambiente marino e che la UNCLOS contiene alcune disposizioni in materia di prevenzione e preservazione dell'ambiente marino – la WRC trae i suoi principi generali dalla UNCLOS, specie laddove si tratti della ZEE, integrandone tuttavia quegli aspetti che riguardano direttamente i relitti in mare.

---

<sup>(5)</sup> La UNCLOS stabilisce l'ampiezza massima di ciascuna zona di mare in essa definita a partire dalle linee di base tracciate secondo i metodi di cui agli artt. 5 e 7.

<sup>(6)</sup> La UNCLOS dedica la sua parte quarta – dall'art. 55 all'art. 75 – alla giurisdizione degli Stati costieri, nonché ai diritti e alle libertà degli Stati terzi nella zona economica esclusiva.

<sup>(7)</sup> Si ricorda che ai sensi dell'art. 3 UNCLOS «*every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention*».

<sup>(8)</sup> Cfr. cap. II, § 4.1.

Infatti la UNCLOS non contiene nessun esplicito riferimento ai relitti in mare, affermando il più generale principio di adozione ed applicazione da parte dello Stato costiero delle misure necessarie – previste dalla normativa internazionale, sia consuetudinaria che convenzionale, e rispondenti al criterio della proporzionalità rispetto al danno subito o prevedibile – finalizzate a garantire la protezione delle proprie coste dall'inquinamento o dalla minaccia di inquinamento proveniente da un incidente in mare che si sia verificato oltre il proprio mare territoriale (art. 221, § 1).

Inoltre, sebbene la UNCLOS disponga che nella ZEE la giurisdizione in materia di protezione e preservazione dell'ambiente marino spetta allo Stato costiero (art. 56, § 1, lett. *b*, punto *iii*) – il quale deve altresì prendere atto dei diritti e dei doveri degli altri Stati costieri, in termini specialmente di libertà di navigazione nella zona in questione, conformemente alle disposizioni della convenzione stessa (art. 56, § 2) – tuttavia essa non chiarisce di quali poteri di intervento si tratti <sup>(9)</sup>. Ed è in questo senso che la WRC va ad integrare le disposizioni della UNCLOS – limitatamente alla rimozione dei relitti che costituiscono una minaccia per l'ambiente marino – prevedendo, come si è illustrato nel capitolo precedente, una serie di misure – in particolare di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto – che devono essere poste in essere per eliminare il rischio.

---

<sup>(9)</sup> Sul punto cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La convenzione di Nairobi: profili generali*, cit., 16 ss.; N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 57 ss.

2.2. *Le definizioni di «maritime casualty», «related interests» e «owner» nella WRC e nelle convenzioni Intervention, CLC, Bunker Oil e HNS.*

Se dalla UNCLOS la WRC trae spunto per taluni principi generali, quest'ultima si ispira, come anticipato, ad altre convenzioni per ciò che attiene in particolare alcune fondamentali definizioni che incidono sul suo ambito di applicazione.

Innanzitutto, ricordando che la WRC detta una precisa condizione al verificarsi della quale essa trova applicazione, ovvero che il relitto oggetto della rimozione derivi esclusivamente da un sinistro marittimo, la prima definizione ad assumere rilievo è proprio quella di sinistro marittimo.

La WRC riproduce letteralmente la definizione, ripresa anche dalla UNCLOS <sup>(10)</sup>, contemplata nella convenzione di Bruxelles del 1969 relativa ad interventi in alto mare in caso di inquinamento da idrocarburi a seguito di incidenti durante la navigazione (*Intervention*) <sup>(11)</sup>. In entrambe le convenzioni, infatti, si legge che «*“maritime casualty” means a collision of ship, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo*» <sup>(12)</sup>, con la specificazione che nella WRC il concetto di «nave», come si è già

---

<sup>(10)</sup> Ai sensi dell'art. 221, § 2, UNCLOS «*“maritime casualty” means a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo*».

<sup>(11)</sup> V. cap. II, § 4.3.

<sup>(12)</sup> Cfr. art. 2, § 1, *Intervention Convention* e art. 1, § 3, WRC.

avuto modo di constatare <sup>(13)</sup>, viene notevolmente ampliato. Pertanto, sembra che sia stata seguita una linea comune della definizione dell'evento a partire dal quale le convenzioni qui menzionate trovano applicazione.

Ancora dalla convenzione *Intervention* <sup>(14)</sup>, la WRC trae spunto per la definizione di «*related interests*» riprendendola quasi del tutto ed estendendone la portata. Infatti, dal confronto delle definizioni di «*related interests*» contenute all'art. 1, § 6, WRC 2007 <sup>(15)</sup> e all'art. 2, § 4, *Intervention* <sup>(16)</sup> emergono sostanzialmente due differenze: 1) rispetto alle attrazioni economiche di cui alla lettera b) di entrambi gli articoli di cui sopra, la WRC tiene altresì conto degli «*other economic interests of*

---

<sup>(13)</sup> V. *supra* cap. II, § 3.

<sup>(14)</sup> Diversamente la UNCLOS, all'art. 221, fa soltanto menzione degli «interessi degli Stati costieri» collegati alla sola ipotesi generica di inquinamento senza peraltro specificare quali siano tali interessi, ad eccezione della pesca. Dal dato testuale potrebbe risultare poco chiaro se le misure da essa contemplate possano essere adottate altresì con riferimento alla salvaguardia della sicurezza della navigazione, che potrebbe dunque essere minacciata anche dalla presenza di un relitto, o se si riferiscano esclusivamente alla minaccia di inquinamento. Cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 63 ss.; R. SHAW, *The Nairobi Wreck Removal Convention*, cit., 307 ss.

<sup>(15)</sup> Ai sensi dell'art. 1, § 6, WRC per «*related interests*» si intendono «*the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as: a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned; b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned; c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and d) offshore and underwater infrastructure*».

<sup>(16)</sup> Nell'art. 2, § 4, della convenzione *Intervention* si legge che «*“related interests” means the interests of a coastal State directly affected or threatened by the maritime casualty, such as: a) maritime coastal, port or estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned; b) tourist attractions of the area concerned; c) the health of the coastal population and the well-being of the area concerned, including conservation of living marine resources and of wildlife*».

*the area concerned*; 2) la WRC aggiunge all'elenco dei «*related interests*» la lettera d) riferita alle infrastrutture *off-shore* e sottomarine <sup>(17)</sup>.

Infine merita un cenno la nozione di «*owner*».

Per quest'ultima la WRC sembra essersi ispirata alla convenzione di Bruxelles del 1969 sulla responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi (CLC) <sup>(18)</sup> che, a sua volta, è servita da modello per la convenzione di Londra del 1996 sulla responsabilità

---

<sup>(17)</sup> V. *supra*, capitolo 2, § 2.1.

<sup>(18)</sup> La convenzione CLC del 1969 (ratificata dall'Italia), più volte modificata, si applica esclusivamente ai danni da inquinamento – derivanti dal versamento in mare di idrocarburi trasportati come carico – verificatisi nel territorio di uno Stato contraente, ivi compreso il mare territoriale, e nella zona economica esclusiva, ed alle misure preventive adottate per prevenire o minimizzare tali danni da inquinamento, individuando nel proprietario della nave il soggetto responsabile per il risarcimento dei danni. Per approfondimenti si rinvia, tra i molti, a F. BERLINGIERI, *Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. maritt.*, 1992, 3 ss.; ID., *Problemi connessi con l'entrata in vigore per l'Italia della convenzione di Bruxelles 29 novembre 1969 sulla responsabilità civile per danni derivante da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. maritt.*, 1979, 307 ss.; ID., *Progetto di convenzione internazionale per la disciplina della responsabilità per danni da polluzione da idrocarburi*, in *Dir. maritt.*, 1968, 520 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Inquinamento del mare (responsabilità per)*, cit., 182 ss.; ID., *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, cit., 1 ss.; D. GALLO, *Profili problematici in tema di responsabilità civile per danni da inquinamento marino da idrocarburi proveniente da navi*, in *Dir. comm. intern.*, 2013, 167 ss.; M. JACOBSSON, *L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL*, in *Dr. mar. fr.*, 2010, 463 ss.; ID., *The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2007, 1 ss.; ID., *The International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage and the Policy of the International Oil Pollution Compensation Funds as to the Admissibility of Claims*, in *WMU J. Mar. Affairs*, 2002, 59 ss.; G. LIBRANDO, *Influence of the Torrey Canyon Incident on the Liability and Compensation Regime Developed under the Auspices of the IMO*, in *Serving the Rule of International Maritime Law*, cit., 315 ss.; c; L. MATTIONI, *La canalizzazione della responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, in *Giureta*, 2015, 143 ss.; F. PELLEGRINO, *Trasporto marittimo di idrocarburi e tutela dell'ambiente: profili evolutivi*, cit., 25 ss.; D. RICCIO, *La responsabilità per danno ambientale*, cit., 381 ss.; M. TSIMPLIS, *Marine pollution from shipping activities*, in *Maritime Law*, a cura di Y. BAATZ, ed. III, Londra, New York, 2014, 368 ss.; P. A. VIALARD, *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures?*, in *Dr. mar. fr.*, 2003, 435 ss.

civile e sul risarcimento dei danni connessi al trasporto marittimo di sostanze pericolose e nocive (HNS) <sup>(19)</sup>.

Infatti, la WRC propone, analogamente alle convenzioni CLC e HNS, una definizione di «owner» piuttosto ristretta, intendendo per quest'ultimo il solo proprietario della nave <sup>(20)</sup>, diversamente, da notare, dalla convenzione di Londra del 2001 sulla responsabilità civile per danni da inquinamento da idrocarburi utilizzati come combustibile (*Bunker Oil*) <sup>(21)</sup> la quale adotta una più ampia nozione di

---

<sup>(19)</sup> La convenzione HNS trova applicazione in merito ai danni causati nel territorio di uno Stato contraente, compreso il mare territoriale e nella sua zona economica esclusiva, dovuti al versamento in mare di sostanze pericolose e nocive, attribuendo, analogamente alla CLC, la responsabilità per il ristoro dei danni al proprietario della nave. La HNS, firmata nel 1996 e modificata nel 2010, non è al momento in vigore, non avendo raggiunto il numero minimo di ratifiche necessario. Non essendo questa la sede per analizzare i motivi del mancato successo della convenzione HNS, si rinvia, per approfondimenti, a M. BRIGNARDELLO, *I tentativi di regolamentazione internazionale del risarcimento dei danni provocati da sostanze pericolose e nocive trasportate via mare: la convenzione HNS 1996 e il protocollo 2010*, in *Riv. dir. nav.*, 2016, 3 ss.; M. D. GÜNER ÖZBEK, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Berlino, 2008, 27 ss.; M. JACOBSSON, *The HNS Convention and its 2010 Protocol*, in *Pollution at Sea*, cit., 23 ss.; ID., *The HNS Convention-Prospects for its Entry into Force*, in *CMI Yearbook*, 2009, 418 ss.; A. MANDARAKA SHEPPARD, *Modern Maritime Law*, ed. II, Londra, New York, 2013, 821 ss.

<sup>(20)</sup> Ai sensi dell'art. 1, § 8, WRC per «registered owner» si intende «the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, "registered owner" shall mean such company»; all'art. 1, § 3, CLC si legge che «"owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company»; infine per la convenzione HNS, che riproduce fedelmente la definizione della CLC, «owner» è «the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company» (art. 1, § 3).

<sup>(21)</sup> La convenzione *Bunker Oil*, in vigore anche in Italia, ha colmato il vuoto normativo lasciato dalla CLC in merito alla regolamentazione della responsabilità

«*shipowner*», inteso non soltanto come il proprietario della nave, ma altresì come l'armatore, il conduttore a scafo nudo ed il gerente <sup>(22)</sup>, con le implicazioni che verranno illustrate nel paragrafo successivo.

### 3. *La responsabilità dell'owner nella WRC e nelle convenzioni CLC, Bunker Oil e HNS.*

Riprendendo quanto appena osservato rispetto alla definizione di «*owner*» e ricordando il regime di responsabilità di quest'ultimo come disciplinato dalla WRC <sup>(23)</sup>, si ritiene interessante un suo confronto con quanto disposto nelle altre convenzioni fin qui richiamate.

---

per i danni da inquinamento causati dal versamento in mare di idrocarburi trasportati come combustibile. L'impostazione della *Bunker Oil* è simile a quello delle altre convenzioni fin qui menzionate, salvo l'adozione, come si avrà modo di constatare, di una più ampia nozione di «*shipowner*». Cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *Marine Pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003*, cit., 103 ss; P. GRIGGS, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001*, in *Dir. maritt.*, 2001, 859 ss.; N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *The Bunkers Convention and the Shipowner's right to Limit Liability*, cit., 235 ss.; C. WU, *Liability and Compensation for Bunker*, cit., 553 ss.; L. ZHU, *The Bunkers Convention and Limitation of Liability*, cit., 181 ss.; ID., *Can the Bunkers Convention Ensure Adequate Compensation for Pollution Victims?*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2009, 203 ss.; ID., *Compensation Issues Under the Bunkers Convention*, in *WMU J. Mar. Affairs*, 2008, 303 ss.

<sup>(22)</sup> Nello specifico la *Bunker Oil* identifica lo «*Shipowner*» quale «*the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship*» (art. 1, § 3), e per «*registered owner*» intende «*the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company*» (art. 1, § 4).

<sup>(23)</sup> V. cap. II, § 6.



Vi è infatti da notare che la WRC, oltre ad ispirarsi ad altre precedenti convenzioni riguardo, come si è visto, a talune peculiari e fondamentali definizioni, ne ricalca altresì il contenuto sostanziale per quanto concerne determinati aspetti.

Nello specifico, la WRC ripropone il medesimo modello relativo al regime di responsabilità fondato sui principi della canalizzazione, oggettivazione e limite risarcitorio <sup>(24)</sup> già presente nelle citate CLC, HNS e *Bunker Oil*.

Tuttavia si rendono necessarie alcune osservazioni.

Innanzitutto, come già rilevato in dottrina <sup>(25)</sup>, il sistema di canalizzazione della responsabilità introdotto nella WRC appare meno articolato di quello previsto in altre convenzioni quali la CLC e la HNS – in cui si specifica che nessuna richiesta di risarcimento può essere avanzata nei confronti di determinati soggetti espressamente elencati <sup>(26)</sup> – in quanto la WRC si limita a stabilire che «*no claims for the*

---

<sup>(24)</sup> Sugli obblighi e responsabilità del proprietario della nave v. *supra* capitolo 2, § 7.

<sup>(25)</sup> V. M. M. COMENALE PINTO, *La convenzione di Nairobi: profili generali*, cit. 16 ss.

<sup>(26)</sup> La CLC e la HNS, dopo aver stabilito che al proprietario della nave può essere richiesto il risarcimento per danni da inquinamento soltanto in conformità alle convenzioni stesse, precisano che tale richiesta non può essere formulata nei confronti di una serie di soggetti diversi dal proprietario, e precisamente: «a) *the servants or agents of the owner or the members of the crew*; b) *the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship*; c) *any charterer (how so ever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship*; d) *any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority*; e) *any person taking preventive measures*; f) *all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs c), d) and e); unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result*» (art. 3, § 4, CLC) e «a) *the servants or agents of the owner or the members of the crew*; b) *the pilot or any other person who, without being a member of the*

*costs referred to paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention» (art. 10, § 3).*

La canalizzazione della responsabilità su un determinato soggetto implica necessariamente l'oggettivazione della stessa. Anche la WRC – che attribuisce, come illustrato in precedenza <sup>(27)</sup>, il rimborso dei costi di localizzazione, marcatura e rimozione dei relitti esclusivamente in capo all'*owner* – prevede specifiche cause di esonero dalla responsabilità del tutto identiche a quelle contemplate nelle altre convenzioni di cui sopra. Infatti l'*owner* non si ritiene responsabile qualora il danno sia derivato da: «a) *Act of war, hostility, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character*; b) *Wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party*; or c) *Wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function»* <sup>(28)</sup>.

---

*crew, performs services for the ship; c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer) manager or operator of the ship; d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority; e) any person taking preventive measures; and f) the servants or agents of persons mentioned in c), d) and e); unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result»* (art. 7, § 5, HNS). Tuttavia è altresì previsto il diritto di rivalsa del proprietario della nave nei confronti di terzi responsabili (art. 3, § 5, CLC e art. 7, § 6, HNS).

<sup>(27)</sup> V. *supra* cap. II, §§ 7.1 e 7.2.

<sup>(28)</sup> Va precisato che la HNS prevede un'ulteriore causa di esonero «*the failure of the shipper or any other person to furnish information concerning the hazardous and noxious nature of the substances shipped either i) has caused the damage, wholly or partially; or ii) has led the owner not to obtain insurance in accordance with art. 12; provided that neither the owner nor its servants or agents knew or ought reasonably to have known of the hazardous and noxious nature of the substances shipped»* (art. 10, § 1, WRC; art. 3, § 2, CLC; art. 3, § 3, Bunker Oil; art. 7, § 2, HNS).

Altro aspetto interessante, che merita un cenno, riguarda l'istituto del limite risarcitorio in quanto si è già rilevato che la WRC, ispirandosi alla convenzione *Bunker Oil* <sup>(29)</sup>, e discostandosi dalle convenzioni CLC <sup>(30)</sup> ed HNS <sup>(31)</sup>, non prevede un sistema proprio di limitazione, rinviando pertanto al regime generale della responsabilità armatoriale.

Nello specifico l'art. 10, § 2, WRC lascia impregiudicato il diritto del proprietario registrato «*to limit liability under any applicable national or international regime, such as the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976, as amended*» <sup>(32)</sup>.

Infine, analogamente alle convenzioni CLC, *Bunker Oil* e HNS, la WRC prevede, ai sensi dell'art. 12, che il proprietario registrato provveda a mantenere un'adeguata copertura assicurativa, o altra garanzia finanziaria, per coprire la sua responsabilità ai sensi della convenzione stessa <sup>(33)</sup>.

---

<sup>(29)</sup> Ai sensi dell'art. 6 della *Bunker Oil* «*Nothing in this convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976, as amended*».

<sup>(30)</sup> La CLC stabilisce che «*the owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows: [...]*» (art. 5, § 1).

<sup>(31)</sup> Similmente all'art. 5, § 1, CLC, l'art. 9, § 1, HNS dispone che «*the owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows: [...]*».

<sup>(32)</sup> V. *supra* cap. 2, § 7.3.

<sup>(33)</sup> V. art. 7 CLC, art. 7 *Bunker Oil*, art. 12 HNS.

4. *La WRC a confronto con altre convenzioni: principi di prevalenza, profili di integrazione e situazioni di sovrapposizioni.*

Finora si è dato conto di quanto la WRC somigli per taluni aspetti alle convenzioni in materia di inquinamento marino, avendone ripreso in parte la struttura, nonché alcune importanti definizioni.

Una tale operazione di confronto evidenzia, a mio avviso, come la WRC si sia inserita «quasi in punta di piedi» in un quadro normativo in materia di inquinamento marino già consolidato, evitando di stravolgere, attraverso le sue disposizioni, un sistema di norme già operativo da tempo, e anzi integrando tale sistema laddove esso presenti delle lacune, qual era il caso della rimozione dei relitti in mare.

Quest'ultima affermazione in base alla quale la WRC ricopre un ruolo sussidiario, ma non per questo minore, rispetto ad altre convenzioni, si evince da talune disposizioni contenute nella stessa WRC la quale, nel richiamare altre convenzioni con riguardo a specifici aspetti, ne afferma la prevalenza.

4.1. *Intervention e UNCLOS.*

Innanzitutto occorre precisare che è la stessa WRC ad escludere la sua applicazione qualora si prospettasse una situazione di sovrapposizione con le pertinenti norme contenute nelle convenzioni *Intervention* e UNCLOS (artt. 4, § 1, e 16).

Mentre già si è detto riguardo alle modalità di risoluzione di un'eventuale sovrapposizione tra la convenzione *Intervention* e la WRC nella zona economica esclusiva <sup>(34)</sup>, resta da comprendere in quali situazioni pratiche potrebbe sorgere un conflitto tra le convenzioni ora prese in considerazione.

Secondo parte della dottrina <sup>(35)</sup> non si porrebbero particolari problemi in quanto le convenzioni *Intervention* <sup>(36)</sup> <sup>(37)</sup> e UNCLOS contengono, come già rilevato in precedenza, principi piuttosto ampi e generici relativamente al solo rischio di inquinamento marino – provenienti per lo più dal versamento in mare di sostanze, in particolare idrocarburi, trasportate dalla nave – mentre la WRC riguarda specificatamente i rischi per la sicurezza della navigazione connessi alla presenza, nelle zone di mare in cui la convenzione trova applicazione, di un relitto, rappresentato in primo luogo dalla nave stessa, oltre che al rischio ambientale che tale relitto potrebbe rappresentare.

Pertanto – ribadendo che fino all'entrata in vigore della WRC non esistevano in ambito internazionale norme che, in maniera chiara

---

<sup>(34)</sup> Cfr. cap. II, § 4.3.

<sup>(35)</sup> Cfr. J. E. DE BOER, *The Nairobi Perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007, cit., 334 ss.; N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 65 ss.

<sup>(36)</sup> L'*Intervention* consente agli Stati costieri di intervenire in alto mare al fine di «prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interest» (art. 1, § 1).

<sup>(37)</sup> La UNCLOS riafferma i diritti degli Stati costieri ad adottare, oltre il mare territoriale, le opportune misure a tutela delle proprie coste e dei propri interessi, ma rispetto ad un più generico rischio di danni (art. 221), senza peraltro che sia espressamente richiesta una situazione di «grave and imminent danger» quale condizione necessaria affinché uno Stato costiero possa intervenire.

ed esplicita, conferissero poteri agli Stati costieri di intraprendere attività di rimozione dei relitti in mare allo scopo di garantire la sicurezza della navigazione, oltre che salvaguardare l'ambiente marino – si potrebbe ragionevolmente supporre che qualora si prospettasse la situazione in cui un relitto, situato in una zona di mare corrispondente alla *Convention Area* di cui all'art. 1, § 1, WRC, possa rappresentare un rischio per la navigazione, ma non costituisca un rischio di «*grave and imminent danger*» per l'ambiente marino, troverebbe applicazione la WRC. Al contrario, se, a seguito di un sinistro marittimo comportante il versamento in mare di idrocarburi, vi fosse il rischio di gravi ed imminenti danni da inquinamento alle coste ed agli interessi di uno Stato costiero, anche laddove sia coinvolto un relitto, è presumibile che si adotti in primo luogo la convenzione *Intervention*. Si consideri che, oltretutto, la prevalenza della *Intervention* è espressamente sancita dall'art. 4, § 1 della stessa WRC <sup>(38)</sup>. Si potrebbe, in tal caso, eventualmente pensare ad una integrazione ad opera della WRC per quegli aspetti non disciplinati dalla *Intervention* quali, in primo luogo, la *responsibility* posta in capo all'*owner* di rimuovere il relitto e la *liability* rispetto ai costi di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto <sup>(39)</sup>.

---

<sup>(38)</sup> Va rilevato che in dottrina sono stati avanzati dubbi circa la scelta della normativa applicabile tra la convenzione *Intervention* e la WRC rispetto a fattispecie il cui inquadramento giuridico risulta incerto e alla luce del fatto che la convenzione *Intervention* non specifica in realtà quali siano le misure che uno Stato debba adottare. Cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 65 ss.

<sup>(39)</sup> V. *supra* cap. II, § 7.

#### 4.2. CLC, HNS, Bunker Oil.

Per quanto concerne invece un'eventuale sovrapposizione tra la WRC e le altre convenzioni in essa richiamate – soffermandosi nello specifico sulla CLC, HNS e *Bunker Oil* – l'art. 11, § 1, WRC, relativo alle *exceptions to liability* del proprietario della nave, specifica che il proprietario non si considera «*liable*» secondo il regime della WRC per i costi di localizzazione, marcatura e rimozione dei relitti se la responsabilità per tali costi fosse in conflitto con le altre convenzioni appena menzionate. Nello specifico, ci si riferisce al caso in cui una nave, divenuta relitto a seguito di un sinistro marittimo ai sensi della WRC, trasporti idrocarburi, considerati sotto la duplice veste di carico o di combustibile, oppure sostanze nucleari o altre sostanze pericolose o nocive.

Innanzitutto si può affermare che non si pongono particolari problemi rispetto alla HNS in quanto l'eventualità di una sua sovrapposizione con la WRC appare al momento meramente teorica non essendo la HNS in vigore. Tuttavia, valgono le considerazioni svolte nel paragrafo seguente rispetto all'eventuale sovrapposizione tra la WRC e le convenzioni CLC e *Bunker*. Resta il fatto che attualmente, e fino all'ipotetica entrata in vigore della HNS, alla rimozione del carico di sostanze nocive e pericolose, sia che si tratti di misure preventive o meno, si può applicare soltanto la WRC <sup>(40)</sup>.

---

<sup>(40)</sup> Cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 49 ss.

#### 4.3. Osservazioni sul rapporto tra le varie convenzioni.

Occorre innanzitutto premettere che, in termini più ampi, il problema della sovrapposizione tra la WRC e la CLC, la *Bunker Oil* e la HNS va affrontato, ai sensi dell'art. 11 WRC, in riferimento ad un singolo aspetto, vale a dire relativamente ed esclusivamente ai costi di localizzazione, marcatura e rimozione dei relitti.

Se si considerano parallelamente le convenzioni menzionate, sono, a mio avviso, essenzialmente due gli aspetti su cui far leva al fine di verificare se e quando si è in presenza di sovrapposizione piuttosto che di integrazione: 1) l'«oggetto» disciplinato dalle convenzioni; 2) le nozioni di «wreck» e di «nave».

##### 4.3.1. L'«oggetto» delle convenzioni.

Per quanto concerne l'oggetto che le varie convenzioni intendono disciplinare, vi è da rilevare che la CLC trova applicazione «a) to pollution damage caused: i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, [...]; b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damages» <sup>(41)</sup>; la *Bunker* si riferisce «a) to pollution damage caused: i) in the

---

<sup>(41)</sup> Nella CLC per «pollution damages» si intende «a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures» (art. 1, § 6).



*territory, including the territorial sea, of a State Party, and ii) in the exclusive economic zone of a State Party, [...]; b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage» (art. 2) <sup>(42)</sup>; la HNS si applica «a) to any damage caused in the territory, including the territorial sea, of a State Party; b) to damage by contamination of the environment caused in the exclusive economic zone of a State Party, [...]; c) to damage, other than damage by contamination of the environment, caused outside the territory, including the territorial sea, of any State, [...]; and d) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage as referred to in a), b) and c) above» (art. 3) <sup>(43)</sup>.*

La WRC disciplina, invece, «*removal of a wreck which poses a hazard in Convention areas*» (art. 2, § 1) e non i danni ed il loro risarcimento. È evidente quindi la diversa finalità per le quali sono state concepite le convenzioni in esame che, a prima vista, sembrerebbe non porre questioni in merito ad un accavallamento tra le rispettive disposizioni. Tuttavia vi è un elemento comune, le «*preventive measures*», che potrebbe invece generare qualche dubbio circa l'eventuale «intreccio»

---

<sup>(42)</sup> L'art. 1, § 9, della convenzione *Bunker* dispone che «“*pollution damage*” means: a) *loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures*».

<sup>(43)</sup> Va specificato che ai sensi dell'art. 1, § 6, HNS, per «*damage*» si intende: «a) *loss of life or personal injury on board or outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances; b) loss of or damage to property outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances; c) loss or damage by contamination of the environment caused by the hazardous and noxious substances, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures*».

della WRC con le altre convenzioni qui prese in considerazione. Infatti, mentre parte della dottrina ha affermato che «*costs for wreck removal which fall within the definition of "preventive measures" of the CLC, Bunkers Convention or the HNS Convention continue to be applicable under those regimes if in force*»<sup>(44)</sup>, mi pare al contrario problematico, come hanno opportunamente sostenuto altri autori<sup>(45)</sup>, comprendere in quale circostanza la rimozione del relitto rientri tra le «misure preventive» ai sensi delle convenzioni prese in esame<sup>(46)</sup>.

Potrebbe, infatti, prospettarsi la situazione in cui, ad esempio, l'eventuale fuoriuscita del carico dalla nave, specie se si tratti di idrocarburi, sostanze pericolose o nocive, comporti gravi danni all'ambiente marino. In siffatte circostanze la rimozione di tale carico potrebbe rientrare tra le «*preventive measures*», inducendo a pensare che si applichi automaticamente una delle convenzioni in materia di inquinamento marino a seconda della tipologia di carico oggetto della rimozione.

Tuttavia, rammentando che la CLC, *Bunker Oil*, HNS e *Nuclear* prevalgono solo in caso di conflitto con la WRC, si rende necessaria

---

<sup>(44)</sup> V. J. E. DE BOER, *The Nairobi Perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007, cit., 339. In via più generale si è affermato che «*in effect this means that if and to the extent that costs claimed from the registered owner under WRC constitute "damage", "pollution damage", or costs of "preventive measures" within the meaning of those regimes, these will govern the owner's liability rather than the WRC*»; così C. DE LA RUE, C. B. ANDERSON, *Shipping and the Environment*, cit., 997.

<sup>(45)</sup> Cfr. N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 67 ss.

<sup>(46)</sup> Si noti che è dato trovare la medesima definizione di «*preventive measures*», quali «*any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage*», nella CLC, nella *Bunker* e nella HNS. Cfr. art. 1, § 7, CLC; art. 1, § 7, *Bunker Convention* e art. 1, § 7, HNS.

l'individuazione degli aspetti per i quali tale conflitto potrebbe sorgere. Sul punto si potrebbe, a mio avviso, far leva sulla duplice accezione della responsabilità dell'*owner*. Infatti: *a)* per quanto concerne la responsabilità in termini di *liability*, l'*owner* sarà assoggettato, in base alla tipologia di carico che necessita di essere rimosso, alla disciplina di una delle convenzioni di cui sopra; *b)* l'*owner* potrà considerarsi invece *responsible* per le attività di rimozione dei relitti in base alle disposizioni della WRC.

L'osservazione di cui al punto *sub b)* mi pare possa trovare la sua ragion d'essere nella circostanza che la WRC rappresenta una novità nel panorama delle convenzioni internazionali in materia di inquinamento marino prevedendo specifiche disposizioni in ordine alle procedure di localizzazione, marcatura e rimozione dei relitti. Pertanto, rappresentando queste ultime un'«esclusiva» della WRC, sembra pacifico sostenere che tali disposizioni non possano entrare in conflitto con quelle di cui alla CLC, *Bunker Oil*, HNS e *Nuclear*.

#### 4.3.2. *Le nozioni di «wreck» e di «nave».*

Altro aspetto che, come in precedenza accennato, merita, a mio avviso, di essere preso in considerazione, riguarda le nozioni di *wreck* e di nave. A tale proposito si può osservare la totale assenza nel testo della CLC, della *Bunker* e della HNS del termine «*wreck*», circostanza questa che non stupisce dato, come precisato sopra, il diverso oggetto di disciplina di dette convenzioni, ovvero sia l'inquinamento

provocato da «navi». Rispetto alla nozione di «nave» nello specifico, la CLC per tale intende «*any seagoing vessel and seaborne craft*» costruita o idonea al trasporto di idrocarburi come carico (quindi esclusivamente petroliere) <sup>(47)</sup>, la *Bunker* così come la HNS per nave intendono «*any seagoing vessel and seaborne craft*» di qualunque tipo <sup>(48)</sup>, mentre la WRC definisce la nave come «*a seagoing vessel*» di qualunque tipo <sup>(49)</sup>.

Ciò premesso, l'aspetto che quindi mi pare possa creare qualche problematica circa un'eventuale sovrapposizione tra le convenzioni in esame riguarda per lo più la nozione di «*ship*», o meglio di «*seagoing vessels*» <sup>(50)</sup>, di cui alla WRC. Si tratta, infatti, come già osservato <sup>(51)</sup>, di una nozione molto ampia che lascerebbe presumere che in essa si possano comprendere altresì le navi di cui alle definizioni della CLC, *Bunker* e HNS.

---

<sup>(47)</sup> Ai sensi dell'art. 1, § 1, CLC, «*“ship” means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.*».

<sup>(48)</sup> Nello specifico la *Bunker* e la HNS considerano nave: «*any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever*» (art. 1, § 1, *Bunker* e art. 1, § 1, HNS).

<sup>(49)</sup> Ai sensi dell'art. 1, § 2, WRC «*“ship” means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.*».

<sup>(50)</sup> Sul concetto di «nave» non può, infatti, trascurarsi la qualificazione della nave quale «*seagoing vessels*» in relazione alla quale se in dottrina vi è qualcuno che afferma che tale qualificazione dipende dalla capacità della nave di navigare in mare, per altri tale qualificazione non risulta così chiara tanto da poter essere oggetto di diverse interpretazioni. Sui diversi orientamenti dottrinali vedasi F. BERLINGIERI, *International Maritime Convention: Volume 2. Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*, New York, 2015, 283; N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, cit., 37.

<sup>(51)</sup> V. *supra*, cap. II, § 3.

Pertanto, mi pare si possa concludere che se è pacifico che nell'ambito di applicazione della CLC, *Bunker* e HNS non rientrano i relitti così come definiti dalla WRC <sup>(52)</sup>, non si può affermare sempre il contrario, ossia che le navi così come definite dalla CLC, *Bunker* e HNS non rientrano mai nel campo di applicazione della WRC.

Sul punto, potrebbe risultare utile provare ad immaginare due possibili scenari:

1) il tipico caso di un naufragio – a seguito del quale la nave affondata o arenata non sia più atta alla navigazione e possa quindi considerarsi a tutti gli effetti un relitto – da cui derivi, ad esempio, un versamento in mare del carico di idrocarburi. In questo caso è pacifica l'applicazione delle disposizioni della WRC;

2) il caso di una nave che trasporta idrocarburi in procinto di affondare o arenarsi, o che comunque sia ragionevole aspettarsi che affondi o si areni, per la quale risulta più complessa l'individuazione della normativa applicabile. Infatti, se è chiaro che tale nave rientra nel concetto di relitto di cui alla WRC <sup>(53)</sup>, ci si potrebbe chiedere se, nell'ipotesi in cui essa sia ancora capace di navigare non essendo ancora definitivamente affondata o arenata, tale nave rientri altresì

---

(52) Ai sensi dell'art. 1, § 4, WRC, per «wreck» si intende: «a) *a sunken or stranded ship*; or b) *any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship*; or c) *any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea*; or d) *a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken*».

(53) Si rammenta che ai sensi dell'art. 1, § 4, lett. d), la nozione di «wreck» comprende altresì «*a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken*».

nella definizione di «*seagoing vessel*» ai sensi delle convenzioni CLC, *Bunker* e HNS.

La medesima problematica, ovvero la difficoltà nell'individuazione della normativa applicabile, si potrebbe altresì presentare rispetto ai costi per la rimozione del carico inquinante presente sulla nave in procinto di affondare o arenarsi considerato che, come già più volte osservato, la WRC si riferisce non solo alla nave, ma anche al suo carico.

Infine, vi è ancora da valutare un ulteriore aspetto circa il diverso inquadramento della natura della responsabilità del proprietario, e dunque circa l'applicazione di un diverso regime di limitazione risarcitoria, che varia a seconda della normativa applicata. Infatti, alla luce delle considerazioni già svolte in merito <sup>(54)</sup>, qualora trovasse applicazione la WRC – così come la *Bunker Oil* – il limite risarcitorio non sarebbe predefinito, ma dipenderebbe dalla normativa nazionale o internazionale applicabile, mentre sotto il regime della CLC o della HNS, il proprietario della nave gode dei limiti indicati in tali convenzioni.

##### 5. *Il rapporto tra WRC e Salvage: il confine tra le operazioni di salvage e le operazioni di rimozione di relitti.*

In tema di *exceptions to liability* del proprietario del relitto, l'art. 11, § 2, WRC, stabilisce che «*to the extent that measures under this Convention*

---

<sup>(54)</sup> Vedi *supra* cap. II, § 7.3.

*are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention».*

Ne consegue che laddove le misure adottate ai sensi della WRC si configurino quali operazioni di *salvage* in base alla normativa nazionale o alla convenzione di Londra del 28 aprile 1989 sul soccorso (*Salvage*) <sup>(55)</sup> queste ultime normative regoleranno le questioni concernenti il compenso o l'indennizzo spettante ai *salvors*.

La prima questione che potrebbe, a mio avviso, porsi, riguarda l'individuazione dei casi concreti in cui le misure adottate in applicazione della WRC assumono i connotati di attività di salvataggio per cui la WRC viene meno per gli aspetti economici di cui sopra.

Innanzitutto, vengono in rilievo, così come per i casi esaminati nel paragrafo precedente, le diverse finalità per le quali la *Salvage* e la WRC sono state concepite. Risulta in tal senso inevitabile il riferimento alla definizione di *salvage operation*, di cui all'art. 1, lett. a), *Salvage*, quale «*any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever*». Da quest'ultima definizione si desume che le azioni poste in essere dai *salvors* hanno lo scopo di prestare assistenza ad una nave, o ogni altra *property*, in pericolo in qualunque zona di mare, mentre la WRC si riferisce ad un relitto, nella sua articolata accezione già ampiamente

---

<sup>(55)</sup> Per i numerosi contributi dottrinali sulla convenzione *Salvage*, v. *supra* nt. n. 77. V. altresì F. E. CANN, *Interaction of the Limitation of Liability Act and the Wreck Act: Who can Limit Liability for the Government's Wreck Removal Expenses?*, in *U. Fla. L. Rev.*, 1977-1978, 560 ss.; M. S. DEAN, *Salvage Operations*, in *Handbook of Ocean Engineering*, a cura di M. R. Dhanak, N. I. Xiros, Berlino, 2016, 986 ss.

illustrata <sup>(56)</sup>, riportando la questione relativa ad un'eventuale sovrapposizione tra le due convenzioni nuovamente sul piano definitorio. A tale proposito si consideri che la *Salvage* per «*vesseb*» intende «*any ship or craft, or any structure capable of navigation*» (art. 1, lett. *b*)), mentre, come già più volte precisato, la WRC nella nozione di relitto comprende, non solo la nave affondata – che certamente non ricade nel campo di applicazione della *Salvage* – ma anche la nave in procinto di affondare che potrebbe, invece, costituire oggetto di soccorso ai sensi della *Salvage* nella misura in cui sia ancora i grado di navigare.

Da notare che l'orientamento dottrinale prevalente sembra indirizzato a supporto della tesi di una possibile coesistenza tra le due convenzioni in questione. Infatti, c'è chi sostiene che la venuta di nuove convenzioni – quali la WRC appunto, nonché la convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo del 2001 – ben si possa armonizzare con la convenzione *Salvage* la quale rappresenta «un quadro generale di riferimento» <sup>(57)</sup> e che dunque contribuisce ad uniformare la normativa relativa al settore di riferimento. Nello specifico, rispetto al rapporto con la WRC, lo stesso Autore rileva che già nel progetto IMO di quest'ultima convenzione mancava, e manca anche nell'attuale testo normativo, «quale elemento caratterizzante, una finalità patrimoniale diretta» <sup>(58)</sup>, presente invece nella convenzione

---

<sup>(56)</sup> Vedasi capitolo II, § 3. Si considerino altresì le osservazioni in merito svolte nel paragrafo precedente.

<sup>(57)</sup> G. CAMARDA, *Il soccorso in mare. Profili contrattuali ed extracontrattuali*, cit., 347.

<sup>(58)</sup> G. CAMARDA, *Il soccorso in mare. Profili contrattuali ed extracontrattuali*, cit., 347.



*Salvage*, mentre emergeva, ed emerge, l'intenzione di porre in essere le misure atte a far cessare il pericolo, non con il mero scopo di salvare il valore del bene, bensì con la finalità di ripristino delle condizioni di sicurezza per la navigazione.

Sulla scia della tesi di coesistenza tra le due convenzioni, altra parte della dottrina fa leva nuovamente su aspetti economici osservando che è la stessa WRC, attraverso la formulazione del suo art. 11, § 2, a riconoscere che la *Salvage* affronta prevalentemente le questioni concernenti l'idoneo compenso spettante ai *salvors*, anziché le problematiche relative ai costi che uno Stato interessato da un relitto deve sostenere per la rimozione dello stesso, aspetto quest'ultimo di specifico interesse della WRC <sup>(59)</sup>.

Del resto si noti che, laddove subentri un contratto regolante i rapporti tra il proprietario registrato del relitto ed un operatore del recupero, ai sensi della già illustrata disposizione di cui all'art. 9, § 4, WRC, i diritti di colui che effettua il ricupero saranno evidentemente disciplinati sulla base di tale contratto.

È interessante infine notare che ancora altra parte della dottrina si è espressa nel senso di ritenere che sebbene la WRC non sembri avere un impatto diretto sulla *Salvage*, tuttavia essa potrebbe esercitare la sua influenza su «*practical performance of a salvage operation*» <sup>(60)</sup> poiché all'*Affected State* sono concessi taluni poteri che potrebbero appunto influenzare i termini contrattuali tra l'*owner* del relitto ed i *salvors*. Nei

---

<sup>(59)</sup> N. GASKELL, C. FORREST, *The Wreck Removal Convention 2007*, cit., 67 ss.

<sup>(60)</sup> Cfr. J. AMINOFF, *Salvage of Wrecks in the Baltic Sea - A Finnish Perspective*, in *Regulatory Gaps in Baltic Sea Governance*, a cura di H. Ringbom, Cham, 2018, 112.

termini di tale contratto potrebbe, per esempio, essere incorporata la previsione per cui, ai sensi dell'art. 9, § 6, lett. c), WRC, l'*Affected State* «*intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe*» oppure potrebbe essere inserito il termine entro cui il *registered owner* deve provvedere alla rimozione del relitto (art. 9, § 6, lett. a), WRC) scaduto il quale sarà lo Stato interessato a provvedere alla rimozione del relitto con conseguente, in entrambi i casi ipotizzati, risoluzione del contratto <sup>(61)</sup>.

Pertanto, in eco a quanto già sostenuto in dottrina e stando alle disposizioni della stessa WRC, si può, a mio parere, ritenere che sia più opportuno riferirsi ad una coesistenza tra quest'ultima convenzione e la *Salvage* piuttosto che ad una sovrapposizione o ad un contrasto, specialmente, si ribadisce, alla luce delle diverse finalità per le quali le due convenzioni sono state concepite.

## 6. *La WRC e i relitti storici.*

Da ultimo merita un cenno la questione relativa all'applicazione o meno della WRC ai relitti divenuti tali prima della sua entrata in vigore ed in particolare ai relitti storici. Rispetto a quest'ultima fattispecie occorre premettere che in essa rientrano i relitti che possiedono un valore storico per molteplici ragioni <sup>(62)</sup>. Va inoltre

---

<sup>(61)</sup> Vedasi F. BERLINGIERI, *International Maritime Convention: Volume 2, Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*, cit., 81 ss.

<sup>(62)</sup> Si pensi, ad esempio, ai relitti di navi legati a particolari eventi o personaggi storici, o ancora esemplari unici di un particolare tipo di nave.

notato che questi ultimi non ricadono necessariamente nella più ampia definizione di «*underwater cultural heritage*» contenuta nella convenzione UNESCO di seguito richiamata <sup>(63)</sup>.

Mentre si è già osservato che i termini di prescrizione di cui all'art. 13 WRC, ai fini di ottenere dal proprietario del relitto il rimborso dei costi sostenuti dallo Stato interessato per le attività di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto, possono estendersi anche ai relitti derivanti da sinistri appena precedenti all'entrata in vigore della WRC <sup>(64)</sup>, emerge qualche perplessità circa la più generale applicazione della WRC ai relitti precedenti.

A tale proposito emergono in dottrina due diversi orientamenti:

1) Secondo alcuni Autori <sup>(65)</sup> i termini di prescrizione di cui all'art. 13 WRC, sembrerebbero riferirsi non solo all'esercizio del diritto di rimborso dei costi connessi al relitto, ma altresì all'applicazione in generale di tutte le norme della convenzione ai relitti precedenti alla sua entrata in vigore. In questo caso la WRC non potrebbe quindi trovare applicazione rispetto a qualsiasi relitto

---

<sup>(63)</sup> Stando alla definizione di cui all'art. 1, lett. a), della convenzione UNESCO, appartengono al patrimonio culturale subacqueo «*all traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character which have been partially or totally under water, periodically or continuously, for at least 100 years*».

<sup>(64)</sup> Nel capitolo precedente si è avuto modo di osservare che tenendo in considerazione il limite di sei anni dal sinistro, fino al 14 aprile 2020 potranno essere intentate azioni di risarcimento dei costi di localizzazione, marcatura e rimozione dei relitti derivanti da sinistri precedenti all'entrata in vigore della WRC. Cfr. cap. II, § 8.

<sup>(65)</sup> V. G. GAUCI, *The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a Flawed Instrument?*, cit., 207 ss.; J. M. KERN, *Wreck Removal and the Nairobi Convention – a Movement Toward a Unified Framework?*, cit., 1 ss.

divenuto tale prima della sua entrata in vigore, escludendo, evidentemente, anche i relitti di valore storico.

2) Altra parte della dottrina <sup>(66)</sup> ha invece notato che: *a)* i termini di prescrizione di cui all'art. 13 WRC sono riferiti esclusivamente al diritto di ottenere il rimborso dei costi connessi alle attività di rimozione del relitto; per cui le altre disposizioni (quali, ad esempio, quelle relative alle procedure di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto) possono trovare applicazione anche in riferimento ai relitti storici; *b)* poiché la WRC si focalizza sul rischio per la sicurezza della navigazione, per l'ambiente marino e per gli interessi connessi degli Stati derivante dal relitto, piuttosto che sul relitto stesso, la sua applicazione dipenderebbe dall'esistenza di tale rischio. Pertanto, tutte le altre disposizioni della WRC si applicherebbero ai relitti determinati quali rischiosi successivamente all'entrata in vigore della WRC, indipendentemente dalla data del sinistro che ha cagionato il relitto.

Seguendo questo secondo orientamento, a mio avviso condivisibile, c'è da chiedersi quale ruolo svolga la WRC rispetto in particolare ai relitti di interesse storico <sup>(67)</sup>.

---

<sup>(66)</sup> Vedasi S. DROMGOOLE, C. FORREST, *The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and Hazardous Historic Shipwrecks*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 2011, 92 ss.

<sup>(67)</sup> Tra i relitti di interesse storico potrebbero altresì rientrare i relitti delle navi da guerra, in particolare della seconda guerra mondiale. Pur trattandosi di navi escluse dal campo di applicazione della WRC, ai sensi del suo art. 4, § 2, tuttavia potrebbero rilevare la tesi sostenuta in dottrina per cui tali navi, così come quelle statali in servizio non commerciale, una volta divenute relitto esauriscono le loro funzioni militari, potendosi pertanto assoggettare al regime convenzionale. Cfr. M. M. LOSIER, *The Conflict between Sovereign Immunity and the Cargo of Sunken Colonial Vessels*, cit., 528 ss.

Al riguardo mi pare che alcune delle altre disposizioni della WRC – che in base al secondo orientamento possono venire il rilievo – difficilmente possono trovare applicazione rispetto a relitti risalenti anche a decenni precedenti la convenzione. Si pensi, ad esempio, alle disposizioni relative all’obbligo di copertura assicurativa oppure a talune previsioni quali l’obbligo in capo allo Stato interessato dal relitto di informare immediatamente lo Stato di registrazione della nave piuttosto che all’obbligo di rimozione del relitto da parte del proprietario il quale, con il trascorrere del tempo, potrebbe risultare sempre più difficilmente identificabile. Viceversa altre disposizioni della WRC, quali le specifiche procedure di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto, possano invece venire in rilievo in riferimento a relitti storici divenuti pericolosi <sup>(68)</sup>.

In realtà le osservazioni appena svolte valgono rispetto a tutti quei relitti in mare rientranti nella fattispecie del patrimonio culturale subacqueo di cui alla sopra richiamata convenzione UNESCO.

Quest’ultima si è posta l’obiettivo «*to ensure and strengthen the protection of underwater cultural heritage*», attraverso la cooperazione degli Stati contraenti, a beneficio dell’umanità, privilegiando la conservazione *in situ* del patrimonio ritrovato e vietandone la commercializzazione (art. 2).

---

<sup>(68)</sup> Sul punto si consideri che, d’altra parte, lo stesso art. 9, WRC, prevede, in determinate circostanze – quali il rischio di pericolo imminente o nel caso in cui il proprietario fosse irreperibile o si rifiutasse di rimuovere il relitto – che lo Stato interessato possa provvedere direttamente alla rimozione del relitto.

Tenendo presente quanto finora osservato in merito ai relitti che, in quanto pericolosi, rientrano nel campo di applicazione della WRC ed uno dei pilastri su cui si fonda la convenzione UNESCO, ossia, ove possibile, la conservazione *in situ* del relitto, un eventuale conflitto potrebbe configurarsi tra l'esigenza di conservare il relitto in mare da una parte, e la necessità di rimuoverlo per ragioni di sicurezza dall'altra. Sul punto si ritiene interessante notare che in dottrina è stato sostenuto il principio in base al quale qualora dovesse sorgere un tale conflitto «*it is the UNESCO Convention that will need to be interpreted in light of the WRC*» <sup>(69)</sup>.

Così risolte eventuali sovrapposizioni, si può osservare che in linea generale la convenzione UNESCO sembra assumere un ruolo di integrazione rispetto alla WRC in riferimento alle procedure di localizzazione, marcatura ed eventuale rimozione del relitto, nonché alla disciplina dei costi relativi a tali attività, non essendo questi aspetti disciplinati dalla convenzione UNESCO.

In conclusione, mi pare preferibile il secondo orientamento dottrinale volto a riferire i termini di prescrizione di cui all'art. 13 WRC esclusivamente al diritto di ottenere il rimborso dei costi connessi alle attività di rimozione del relitto, per cui le altre disposizioni della WRC possono trovare applicazione rispetto ai relitti

---

<sup>(69)</sup> V. S. DROMGOOLE, C. FORREST, *The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and Hazardous Historic Shipwrecks*, cit., 117. L'Autore ha basato la sua conclusione su un'ampia interpretazione dell'art. 3, UNESCO, ritenendo che laddove si legge che «*nothing in this Convention shall prejudice the rights, jurisdiction and duties of States under international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea*», la convenzione UNESCO non si riferisca esclusivamente alla UNCLOS ma alla legge internazionale in generale, e dunque anche alla WRC.

storici divenuti pericolosi. Se così non fosse, qualora la WRC, seguendo il primo orientamento, non potesse trovare applicazione per quei relitti di interesse storico divenuti tali prima della sua entrata in vigore, ma troppo «recenti» per rientrare nella speciale categoria del patrimonio culturale subacqueo, si porrebbe nuovamente la questione di colmare il vuoto normativo rispetto alla disciplina di tali relitti <sup>(70)</sup>.

---

<sup>(70)</sup> Cfr. S. DROMGOOLE, C. FORREST, *The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and Hazardous Historic Shipwrecks*, cit., 92 ss.

## CAPITOLO IV

### **L'EVENTUALE ENTRATA IN VIGORE IN ITALIA DELLA WRC 2007 E LE POSSIBILI IMPLICAZIONI SULLA NORMATIVA INTERNA IN TEMA DI RIMOZIONE DEI RELITTI IN MARE**

SOMMARIO: 1. Stato dell'arte della normativa italiana in tema di rimozione dei relitti in mare. – 2. Eventuale applicazione della WRC 2007 sulla rimozione dei relitti nelle acque italiane. – 3. La limitazione risarcitoria in caso di rimozione dei relitti nelle acque soggette alla giurisdizione italiana. – 3.1. Il diritto nazionale ed internazionale applicabile secondo l'art. 10, § 2, WRC. – 3.2. La normativa attualmente applicabile stante la mancata ratifica della WRC da parte dell'Italia. – 3.3. La normativa applicabile in caso di ratifica della WRC, ma non della LLMC. – 3.3.1. La LLMC quale esempio di normativa in tema di limitazione risarcitoria per il proprietario di un relitto. – 3.3.2. Il regime nazionale di limitazione risarcitoria «quale quello» della LLMC. – 3.4. La normativa applicabile in caso di ratifica della WRC e della LLMC. – 4. Ulteriori questioni nell'ipotesi di entrata in vigore in Italia della WRC. – 5. Un caso concreto: il relitto della Costa Concordia.

1. *Stato dell'arte della normativa italiana in tema di rimozione dei relitti in mare.*

In questo capitolo conclusivo si intendono analizzare le implicazioni derivanti dell'eventuale ratifica da parte dell'Italia della



WRC – il cui processo, si ricorda, è stato avviato ma non ancora concluso – sull’attuale assetto normativo italiano <sup>(1)</sup>.

La disciplina italiana in materia di rimozione dei relitti in mare secondo il codice della navigazione, precedentemente illustrata <sup>(2)</sup>, viene in rilievo nelle acque interne e nel mare territoriale del nostro Paese, almeno fino all’eventuale entrata in vigore della WRC ed all’eventuale adesione dell’Italia alla *opt-in clause* di cui all’art. 3, § 2, WRC.

Mentre si è già dato spazio alla disamina della disciplina nazionale relativa ai quattro istituti del recupero dei relitti marittimi, della rimozione di cose sommerse, del ritrovamento e del soccorso operata del codice della navigazione ed al rapporto tra l’istituto del soccorso e la convenzione *Salvage* <sup>(3)</sup>, gli aspetti che si intendono ora approfondire riguardano principalmente: *a)* l’eventuale ambito geografico di applicazione della WRC in Italia, non avendo quest’ultima proclamato una propria zona economica esclusiva; *b)* il regime di limitazione risarcitoria a favore del proprietario del relitto alla luce, da un lato, della mancata ratifica da parte dell’Italia della convenzione LLMC e, dall’altro, dell’entrata in vigore del d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111, attuativo della direttiva 2009/20/Ce relativa all’assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, rivolto alle navi di stazza lorda pari o superiore alle trecento tonnellate che entrano nei porti o transitano nelle acque territoriali italiane.

---

<sup>(1)</sup> V. cap. II, § 1.

<sup>(2)</sup> V. cap. I.

<sup>(3)</sup> V. cap. III, § 5.

2. *Eventuale applicazione della WRC 2007 sulla rimozione dei relitti nelle acque italiane.*

Il primo punto da affrontare qualora la WRC entrasse in vigore in Italia riguarda il suo ambito geografico di applicazione. Va subito precisato che, come noto, l'Italia non ha formalmente proclamato una sua ZEE, ponendosi pertanto la questione circa l'estensione del campo di applicazione della WRC nelle acque al di là del mare territoriale italiano. Premesso che, come osservato in dottrina, «nel Mediterraneo le questioni di delimitazione degli spazi marini sono particolarmente complesse [...] soprattutto a causa della sua estensione limitata rispetto al numero degli Stati che su di esso si affacciano» <sup>(4)</sup>, si è diffusa tra alcuni Stati del Mediterraneo la prassi di proclamare zone di pesca esclusive e zone di protezione ecologica <sup>(5)</sup> quale espressione della volontà di estendere la propria giurisdizione oltre il mare territoriale.

La costituzione di «zone diverse di sovranità funzionale *minoris generis*, ossia zone di protezione ecologica ove esercitare poteri finalizzati esclusivamente o prevalentemente alla protezione

---

<sup>(4)</sup> Cfr. G. CATALDI, *L'Italia e la delimitazione degli spazi marini. Osservazioni sulla prassi recente di estensione della giurisdizione costiera nel Mediterraneo*, in *Riv. dir. intern.*, 2004, 621.

<sup>(5)</sup> È stato rilevato che la differenza sostanziale tra la ZEE e la zona di protezione ecologica consiste nel fatto che quest'ultima non riguarda le attività di pesca, ma è finalizzata a consentire allo Stato italiano di esercitare poteri di tutela dell'ambiente marino ed eventualmente del patrimonio culturale ivi sommerso. Cfr. G. ANDREONE, *La zona ecologica italiana*, in *Dir. maritt.*, 2007, 3 ss.; L. PISCHEDDA, *Prime note sulla legge 8 febbraio 2006 n. 61 di istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale*, in *Giureta*, 2006.

dell'ambiente marino» (<sup>6</sup>) – che rappresentano «una parziale attuazione dell'istituto della Zona economica esclusiva» (<sup>7</sup>) – trova la sua legittimazione tanto nella Convenzione di Montego Bay del 1982 quanto nel diritto internazionale consuetudinario. Tale possibilità è stata esercitata in Italia attraverso la già menzionata legge 8 febbraio 2006 n. 61 (<sup>8</sup>) relativa all'istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale.

Senza entrare nel merito delle singole disposizioni né delle specifiche questioni relative all'istituzione di zone di protezione ecologica, ma rinviando ai relativi commenti della dottrina (<sup>9</sup>), ciò che qui rileva sono i diritti e gli obblighi degli Stati costieri sui relitti situati in dette zone ai sensi della WRC. Nello specifico, interessa ai fini del presente studio comprendere l'ambito applicativo della WRC nelle zone di mare che si estendono oltre il mare territoriale italiano rammentando che, ai sensi dell'art. 3, § 1, WRC, quest'ultima si applica alla «*Convention area*», ossia alla zona economica esclusiva di uno Stato parte della convenzione oppure, laddove questa non fosse

---

(<sup>6</sup>) Cfr. U. LEANZA, *L'Italia e la scelta di rafforzare la tutela dell'ambiente marino: l'istituzione di zone di protezione ecologica*, in *Riv. dir. intern.*, 2006, 314.

(<sup>7</sup>) V. L. PISCHEDDA, *Prime note sulla legge 8 febbraio 2006 n. 61 di istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale*, cit.

(<sup>8</sup>) V. *supra* cap. I, § 4.

(<sup>9</sup>) In tema di istituzione di zone di protezione ecologica si rinvia, tra i molti, a G. ANDREONE, *La zona ecologica italiana*, cit., 3 ss.; G. CATALDI, *Il contributo di Benedetto Conforti al diritto internazionale del mare*, in *Riv. dir. intern.*, 2017, 98 ss.; ID., *L'Italia e la delimitazione degli spazi marini. Osservazioni sulla prassi recente di estensione della giurisdizione costiera nel Mediterraneo*, cit., 621 ss.; U. LEANZA, *L'Italia e la scelta di rafforzare la tutela dell'ambiente marino: l'istituzione di zone di protezione ecologica*, cit., 309 ss.; L. PISCHEDDA, *Prime note sulla legge 8 febbraio 2006 n. 61 di istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale*, cit.

stata proclamata, in una zona di mare che si estende non oltre le duecento miglia marine a partire dalla linea di base che delimita il mare territoriale (art. 1, § 1, WRC).

Come anticipato sopra, l'Italia non ha proclamato una sua ZEE – date, d'altra parte, le limitate dimensioni geografiche di un mare chiuso quale il Mediterraneo – istituendo invece zone di protezione ecologica, attraverso la citata l. n. 61/2006, al pari di altri Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Poiché la WRC andrebbe comunque ad applicarsi, ai sensi del suo art. 1, § 1, «*not more than 200 nautical miles*», potrebbe emergere il problema di individuare il confine tra la *responsibility* <sup>(10)</sup> dello Stato italiano in tema di rimozione dei relitti così come disciplinata dagli artt. 7, 8 e 9 WRC e quella degli altri Stati con coste opposte o adiacenti all'Italia potendosi configurare una situazione di sovrapposizione tra alcune porzioni di mare. Conformemente all'art. 74 UNCLOS, che stabilisce la necessità per gli Stati con coste opposte o contigue di trovare accordi sulla delimitazione della ZEE, ed accogliendo altresì la teoria in base alla quale le zone di protezione ecologica rappresentano una parziale attuazione della ZEE <sup>(11)</sup>, la l. n. 61/2006 stabilisce che «i limiti esterni delle zone di protezione ecologica sono determinati sulla base di accordi con gli Stati interessati di cui al comma 2» (art. 1, comma 3)

---

<sup>(10)</sup> Cfr. *supra* cap. II, § 7.

<sup>(11)</sup> V. G. ANDREONE, *La zona ecologica italiana*, cit., 3 ss.; L. PISCHEDDA, *Prime note sulla legge 8 febbraio 2006 n. 61 di istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale*, cit.

(<sup>12</sup>), introducendo il principio temporaneo secondo il quale, fino al momento dell'entrata in vigore degli accordi tra l'Italia e gli Stati adiacenti o con coste opposte, «i limiti esterni delle zone di protezione ecologica seguono il tracciato della linea mediana, ciascun punto della quale è equidistante dai punti più vicini delle linee di base del mare territoriale italiano e di quello dello Stato interessato di cui al comma 2» (art. 1, comma 3) (<sup>13</sup>).

Tale criterio si riflette sull'estensione del regime della WRC nel senso di attribuire allo Stato italiano la *responsibility* per i costi di localizzazione, marcatura e rimozione dei relitti situati nelle proclamate zone di protezione ecologica fino alla linea mediana o fino al limite stabilito dagli eventuali accordi con gli altri Stati interessati.

### 3. *La limitazione risarcitoria in caso di rimozione dei relitti nelle acque soggette alla giurisdizione italiana.*

#### 3.1. *Il diritto nazionale ed internazionale applicabile secondo l'art. 10, § 2, WRC.*

---

(<sup>12</sup>) Ai sensi dell'art. 1, comma 2, l. n. 61/2006 «all'istituzione delle zone di protezione ecologica si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro degli affari esteri, sentito il Ministro per i beni e le attività culturali, da notificare, a cura del Ministero degli affari esteri, agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia».

(<sup>13</sup>) Vedasi nota precedente.

Laddove si concludesse il processo di ratifica della WRC nell'ordinamento italiano, uno degli aspetti di notevole importanza riguarderebbe, a mio avviso, il regime di limitazione risarcitoria a favore del proprietario del relitto.

Rammentando quanto illustrato nel secondo capitolo, l'art. 10, § 2, WRC dispone che *«nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on limitation of liability for maritime claims 1976, as amended»*.

Pertanto, prima di procedere con l'illustrazione degli eventuali scenari prospettabili nell'ipotesi in cui la WRC entrasse in vigore in Italia, appare utile una breve descrizione delle fonti normative in tema di limitazione risarcitoria che potrebbero venire in rilievo – aspetto questo oggetto di successiva indagine – grazie al rinvio operato dall'articolo in esame al diritto nazionale ed internazionale applicabile. Trattasi segnatamente: *a)* della convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi del 1976, emendata dal Protocollo del 1996 (LLMC); *b)* del d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111, attuativo della direttiva 2009/20/Ce relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi; *c)* degli artt. 275 e 276 del codice della navigazione sulla limitazione del debito dell'armatore.

*a)* La convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi del 1976, emendata dal Protocollo del 1996 (LLMC), come è noto non ratificata dall'Italia, consente agli *shipowners* – intendendo per essi *«the owner, charterer, manager and operator of a seagoing*

*ship»* (art. 1, § 2) – ed ai *salvors* <sup>(14)</sup> di limitare la propria responsabilità rispetto ad una serie di crediti elencati al suo art. 2 <sup>(15)</sup>. Quest'ultimo articolo comprende, tra gli altri, «*claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship*» (art. 2, §, lett. d)) e «*claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship*» (art. 2, § 1, lett. e)) <sup>(16)</sup>.

I limiti di responsabilità fissati dalla LLMC – e riferiti a singoli eventi – variano a seconda che si tratti di danni da morte o lesioni personali oppure di altri danni e sono rapportati alla stazza lorda della

---

<sup>(14)</sup> La LLMC definisce *salvor* «*any person rendering services in direct connexion with salvage operations*» (art. 1, § 3).

<sup>(15)</sup> Per un commento della LLMC vedasi, tra i molti, F. BERLINGIERI, *International Maritime Convention Volume 2, Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*, cit., 353 ss.; ID., *La convenzione LLMC al vaglio della giurisprudenza*, in *Dir. maritt.*, 1999, 542 ss.; ID., *Note sull'ambito di applicazione della convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi*, in *Dir. maritt.*, 1993, 1150 ss.; A. DANI, *La convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Trasporti*, 1977, 97 ss.; N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, cit., 22 ss.; C. ZOURNATZI, *La convenzione di Londra sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Resp. civ.*, 2012, 5 ss.

<sup>(16)</sup> Più precisamente, l'art. 2, § 1, LLMC, dispone quanto segue: «*Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability: a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbor works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom; b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage; c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations; d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship; e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship; f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures*».

nave (art. 6, § 1) <sup>(17)</sup>. È previsto altresì un limite massimo risarcitorio per i danni da morte o lesione dei passeggeri <sup>(18)</sup>.

Si noti inoltre che il beneficio del limite decade, con conseguente obbligo di risarcimento integrale del danno, qualora il beneficiario del limite abbia agito «*with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*» (art. 4).

b) Il d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111, emanato al fine di dare attuazione alla direttiva 2009/20/Ce in materia di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi <sup>(19)</sup>, «si applica alle navi di bandiera

<sup>(17)</sup> La nuova formulazione, ad opera della risoluzione IMO del 19 aprile 2012, dell'art. 6, § 1, LLMC, è la seguente: «*the limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows: a) in respect of claims for loss of life or personal injury, i) 3.02 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2000 tons, ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in i): for each ton from 2001 to 30000 tons, 1208 Units of Account; for each ton from 30001 to 70000 tons, 906 Units of Account; and for each ton in excess of 70000 tons, 604 Units of Account, b) in respect of any other claims, i) 1.51 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2000 tons, ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in i): for each ton from 2001 to 30000 tons, 604 Units of Account; for each ton from 30001 to 70000 tons, 453 Units of Account; and for each ton in excess of 70000 tons, 302 Units of Account*».

<sup>(18)</sup> L'art. 7, § 1, LLMC dispone che: «*in respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificates*».

<sup>(19)</sup> Con la dir. 2009/20/Ce del Parlamento europeo e del consiglio del 23 aprile 2009 è stato colmato il vuoto creatosi con la LLMC che non prevede l'obbligo di una copertura assicurativa per i crediti marittimi. In estrema sintesi, la direttiva si applica alle navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, ad esclusione delle navi da guerra e delle navi statali in servizi pubblici non commerciali (art. 2). La direttiva prevede che gli armatori di navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'Ue e gli armatori di navi battenti bandiera di un Paese terzo in entrata nel porto di uno Stato comunitario siano obbligati a stipulare un'assicurazione che copra la loro responsabilità civile per crediti marittimi (art. 4), al fine di «assicurare una migliore protezione delle vittime» e «contribuire ad eliminare le navi non conformi alle norme e permettere di ripristinare la concorrenza tra gli operatori» (considerando n. 4), innalzando nel complesso la qualità del trasporto marittimo



italiana e alle navi di bandiera estera, di stazza lorda pari o superiore alle 300 tonnellate che entrano nei porti o transitano nelle acque territoriali italiane» (art. 3) <sup>(20)</sup>. Esso prevede che le navi rientranti nel

---

mercantile (considerando n. 1). Cfr. G. GAUCI, *Compulsory Insurance under EC Directive 2009/20/EC – An Adequate Solution for Victims, or is It Also Time for the Abolition of Maritime Limitation of Liability and the Establishment of an International Fund as an Insurer or Last Resort?*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2014, 77 ss.

<sup>(20)</sup> Il d. lgs. n. 111/2012 – la cui emanazione è avvenuta a detta di qualche Autore (cfr. A. DANI, *Ulteriori brevi note in margine al d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per crediti marittimi*, in *Marine Av. Transp. Ins. Rev.*, 2013, 19) in maniera frettolosa e poco accurata per ovviare ad una procedura sanzionatoria a cui l'Italia era stata sottoposta per la mancata ratifica della LLMC nei tempi prestabiliti dallo stesso Parlamento – è nato, come già precisato, con lo scopo specifico non tanto di regolare la limitazione risarcitoria dell'armatore, ma per dare attuazione alla direttiva 2009/20/Ce sull'assicurazione degli armatori per crediti marittimi. Per meglio comprendere come si è arrivati all'attuale assetto normativo, occorre compiere un passo indietro. Il relativo quadro normativo internazionale e comunitario, come illustrato da autorevole dottrina (cfr. E. FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e di responsabilità per crediti marittimi*, in *Dir. trasp.*, 2014, 532 s.), è andato componendosi di specifiche convenzioni internazionali fino all'attuale impianto normativo internazionale basato appunto sulla convenzione di Londra del 17 novembre 1976 sulla limitazione di responsabilità per crediti marittimi (LLMC) e suo successivo protocollo di modifica del 1996, entrambi non ratificati dall'Italia. Alle convenzioni in tema di limitazione della responsabilità dell'armatore, aventi tutte contenuto di carattere generale, si sono successivamente affiancate altre convenzioni, quali le più volte menzionate CLC, HNS, *Bunker* e la stessa WRC, che hanno stabilito, nei rispettivi ambiti di applicazione, limitazioni risarcitorie che si diversificano sotto taluni aspetti dalla LLMC e che «hanno accompagnato le relative limitazioni di responsabilità ad obblighi assicurativi che garantissero l'effettività del risarcimento agli aventi diritto», non prevedendo la LLMC l'istituto dell'assicurazione obbligatoria. Sul punto è pertanto intervenuto il legislatore comunitario con l'emanazione della dir. 2009/20/Ce sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi. In un siffatto contesto normativo l'Italia si è mostrata poco dinamica, non avendo provveduto alla ratifica della LLMC né tantomeno del successivo protocollo di modifica a fronte del fatto che la dir. 2009/20/Ce dà per assunto che la convenzione LLMC sia stata ratificata da tutti gli Stati membri dell'Ue. Un primo tentativo di adeguamento da parte del Parlamento italiano era stato compiuto attraverso l'emanazione della legge 23 dicembre 2009 n. 201 «recante adesione della Repubblica italiana al protocollo di modifica della convenzione del 1976» con la quale si autorizzava appunto l'adesione al protocollo di modifica della LLMC e si poneva un termine di sei mesi, dall'entrata in vigore

proprio ambito di applicazione siano provviste di copertura assicurativa della responsabilità rispetto ai crediti marittimi elencati nell'art. 4 del decreto medesimo (art. 6).

Il d. lgs. n. 111/2012, pur avendo ad oggetto l'imposizione di obblighi assicurativi per le navi di stazza lorda pari o superiore alle trecento tonnellate, di fatto, incide su aspetti relativi alla responsabilità armatoriale, riproducendo in talune sue disposizioni il contenuto sostanziale della LLMC. Nello specifico il decreto in questione: *a)* distingue i crediti relativi a morte e lesioni personali da ogni altro

---

della legge, entro cui si sarebbe dovuto provvedere al deposito dello strumento di ratifica. Trascorso invano sia il periodo di sei mesi di cui sopra sia il termine entro il quale la normativa italiana avrebbe dovuto essere adeguata alla dir. 2009/20/Ce, si era avviata per l'Italia la relativa procedura di infrazione (procedura di infrazione n. 2012/0078 ex art. 258 del TFUE «Mancato recepimento della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi»). Al fine di porre rimedio a tale inadempienza il nostro legislatore ha adottato il più volte ricordato d. lgs. n. 111/2012 che, se da un lato, come anticipato, è stato emanato allo scopo di dare attuazione alla dir. 2009/20/Ce sull'assicurazione degli armatori per crediti marittimi, dall'altro, contiene una serie di disposizioni che intervengono in maniera incisa sul tema della limitazione risarcitoria armatoriale fino al punto di modificare l'art. 275 c. nav. sulla «dimitazione del debito dell'armatore». In dottrina il d. lgs. n. 111/2012 ha suscitato molte critiche specie rispetto alla discrepanza tra l'obiettivo per il quale è stato emanato e la sua formulazione che incide in sostanza su aspetti relativi alla responsabilità armatoriale. Sul punto vedasi F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, in *Dir. maritt.*, 2012, 962 ss.; A. CLARONI, *Il d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 «Attuazione della direttiva 2009/20/Ce recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi»: una breve nota di commento*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 1033 ss.; A. DANI, *Ulteriori brevi note in margine al d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per crediti marittimi*, cit., 18 ss.; E. FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e di responsabilità per crediti marittimi*, cit., 529 ss.

credito (art. 4) <sup>(21)</sup>; *b*) prevede limiti generali crescenti in relazione alla stazza lorda della nave (art. 7) <sup>(22)</sup>; *c*) stabilisce un limite massimo

---

(<sup>21</sup>) L'art. 4 d. lgs. n. 111/2012 riproduce esattamente l'elenco dei crediti marittimi di cui all'art. 2 della LLMC. Esso dispone infatti che: «i crediti ai quali si riferisce l'assicurazione della responsabilità armatoriale sono i seguenti: *a*) crediti relativi a morte, lesioni personali, perdita o danni a beni, ivi inclusi danni ad opere portuali, bacini e canali navigabili ed agli ausili alla navigazione, che si verifichino a bordo o in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio ed i conseguenti danni che ne derivino; *b*) crediti relativi a danni derivanti da ritardi nel trasporto marittimo di carico, passeggeri o del loro bagaglio; *c*) crediti relativi ad altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali, che si verifichino in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio; *d*) crediti relativi al recupero, rimozione, demolizione o volti a rendere inoffensiva una nave che sia affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia o sia stata a bordo di tale nave; *e*) crediti relativi alla rimozione, distruzione o volti a rendere inoffensivo il carico di una nave; *f*) crediti fatti valere da una persona diversa da quella responsabile, relativamente a provvedimenti presi al fine di prevenire o ridurre le conseguenze dannose degli eventi di cui alle lettere da *a*) ad *e*) e gli ulteriori danni causati da tali provvedimenti».

(<sup>22</sup>) Anche per quanto concerne i limiti generali – calcolati separatamente per i danni da morte o lesioni personali dei passeggeri da quelli relativi ad ogni altro tipo di danno, e riferiti alle dimensioni delle navi suddivise in diversi scaglioni – l'art. 7 d. lgs. n. 111/2012 riproduce quanto disposto all'art. 6 della LLMC. Infatti, ai sensi del citato art. 7, «i limiti della responsabilità armatoriale in relazione a crediti diversi da quelli elencati nell'articolo 8, derivanti dallo stesso evento, sono calcolati come segue: *a*) per la responsabilità relativa a morte o lesioni personali: 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo; 2) nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 800 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 600 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate; *b*) per la responsabilità in relazione ad ogni altro credito: 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo; 2) una nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 300 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, e 200 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate».

risarcitorio per quanto concerne i danni da morte o lesioni personali di passeggeri (art. 8) <sup>(23)</sup>.

c) Per quanto riguarda la responsabilità dell'armatore per le navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate vengono in rilievo gli artt. 275 e seguenti del codice della navigazione <sup>(24)</sup>.

Nello specifico, l'art. 275, comma 1, c. nav., sulla «limitazione del debito dell'armatore», così come modificato dal d. lgs. n. 111/2012 <sup>(25)</sup>, che ne ha considerevolmente ridotto la portata applicativa, dispone che: «per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezioni di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore di una nave di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate può limitare il debito complessivo ad una

---

<sup>(23)</sup> Con riferimento alla limitazione di responsabilità per i danni da morte o lesioni personali ai passeggeri, derivanti da un singolo evento, l'art. 8 d. lgs. n. 111/2012 prevede che: «per la responsabilità relativa a crediti derivanti da un singolo evento e sorti in relazione alla morte o a lesioni personali di passeggeri di una nave, il limite della responsabilità del proprietario della nave è pari ad un ammontare di 175.000 diritti speciali di prelievo moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare in base al certificato della nave». La stessa identica disposizione si trova nell'art. 7 della LLMC.

<sup>(24)</sup> Per un commento vedasi F. BERLINGIERI, *Il regime uniforme della responsabilità per danni risultanti dall'esercizio della nave e la sua limitazione*, in *Dir. maritt.*, 1999, 271 ss.; ID., *Responsabilità dell'armatore e relativa limitazione*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Cagliari, 1993, 164 ss.; ID., *Responsabilità dell'armatore e sua limitazione nella navigazione interna*, in *Dir. maritt.*, 1990, 253 ss.; ID., *Armatore ed esercente di aeromobile*, in *Dir. maritt.*, 1986, 269 ss.; F. BIANCA, *Su un caso di disapplicazione della limitazione della responsabilità dell'armatore*, in *Dir. trasp.*, 1991, 275 ss.; I. MINUTELLA, *Perdita della nave e limitazione del debito dell'armatore*, in *Giureta*, 2013, 323, ss.

<sup>(25)</sup> L'art. 12 d. lgs. n. 111/2012 dispone che «al primo comma dell'articolo 275 del codice della navigazione, dopo le parole: "l'armatore" sono inserite le seguenti: "di una nave di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate"».

somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio».

I criteri di determinazione della somma limite sono specificati nel successivo art. 276 c. nav. in base al quale «agli effetti della determinazione della somma limite si assume il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione e non oltre la fine del viaggio, sempre che tale valore non sia né inferiore al quinto né superiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione è inferiore al minimo previsto dal comma precedente si assume la quinta parte del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave è superiore al massimo, si assumono i due quinti del valore all'inizio del viaggio» <sup>(26)</sup>.

### 3.2. *La normativa attualmente applicabile stante la mancata ratifica della WRC da parte dell'Italia.*

Allo stato attuale in cui, come più volte ricordato, non si è concluso il processo di ratifica della WRC da parte dell'Italia, si ritiene opportuno dare conto della normativa applicabile nel nostro Paese in tema di limitazione risarcitoria per quanto concerne la rimozione dei relitti in mare nelle acque territoriali italiane, specie al fine di comprendere quali cambiamenti potrebbero derivare dall'eventuale entrata in vigore della WRC nell'ordinamento italiano.

---

<sup>(26)</sup> L'art. 277 stabilisce inoltre che «agli effetti della determinazione della somma limite, per il nolo e per gli altri proventi del viaggio viene computato l'ammontare lordo».

Alla luce del quadro normativo sopra esposto sembrerebbe potersi affermare che per le navi di stazza lorda pari o superiore alle trecento tonnellate trova applicazione il d. lgs. n. 111/2012, mentre per le navi inferiori a tale dimensioni si applicano gli artt. 275 e 276 del codice della navigazione.

In realtà, la situazione non è così semplice come appare. Si tratta, infatti, di un quadro normativo complesso che si differenzia a seconda delle dimensioni delle navi. In particolare:

a) Per quanto concerne le navi di stazza lorda pari o superiore alle trecento tonnellate, l'elemento che, a mio avviso, appare maggiormente problematico risiede nell'oggetto del d. lgs. n. 111/2012. Quest'ultimo, infatti, nonostante, come già osservato, incida in sostanza su taluni profili in materia di limitazione risarcitoria per crediti marittimi, sembrerebbe più orientato verso la disciplina, come evidenziato in dottrina <sup>(27)</sup>, dell'obbligo di copertura assicurativa

---

<sup>(27)</sup> Sul punto vi è da rilevare che la formulazione di talune disposizioni del d. lgs. n. 111/2012 incrementano incertezze circa la loro finalità, specie se si tiene in considerazione che dette disposizioni talvolta riportano anche testualmente quelle corrispondenti nella LLMC che, si ricorda, è appositamente dedicata alla disciplina della limitazione della responsabilità per crediti marittimi. A titolo esemplificativo, si pensi agli artt. 4 e 5 d. lgs. n. 111/2012 (concernenti rispettivamente i «crediti ai quali si riferisce l'assicurazione della responsabilità» e i «crediti non compresi nell'assicurazione della responsabilità») che propongono pedissequamente il testo degli artt. 2 e 3 LLMC (sui crediti soggetti a limitazione e su quelli esclusi). Tale considerazione non si esime, come osservato in dottrina, da dubbi circa la logica che ha indotto il legislatore italiano a traslare le norme relative alla limitazione risarcitoria per crediti marittimi di cui alla LLMC sulla disciplina in materia di assicurazione obbligatoria della responsabilità armatoriale per i crediti marittimi di cui al d. lgs. n. 111/2012. Cfr. F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, cit., 962 ss.; A. CLARONI, *Il d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 «Attuazione della direttiva 2009/20/Ce recante*

per i crediti marittimi che non della limitazione risarcitoria di detti crediti.

Infatti, prendendo in considerazione la rimozione dei relitti, il decreto menziona i «crediti relativi al recupero, rimozione, demolizione o volti a rendere inoffensiva una nave che sia affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia o sia stata a bordo di tale nave» (art. 4, lett. *d*)), nonché i «crediti relativi alla rimozione, distruzione o volti a rendere inoffensivo il carico di una nave» (art. 4, lett. *e*)), ma includendoli tra i crediti ai quali si riferisce l'assicurazione della responsabilità e non la limitazione. Pertanto, c'è da chiedersi se i limiti generali elencati all'art. 7, lett. *b*), dello stesso decreto <sup>(28)</sup> possano effettivamente trovare applicazione allo scopo di limitare la responsabilità risarcitoria relativa ai crediti sopra menzionati.

*b*) Con riferimento, invece, alle navi di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate, il ricorso agli artt. 275 e seguenti del codice della navigazione per la limitazione risarcitoria del proprietario di una nave divenuta relitto non è così scontato o quantomeno potrebbero

---

*norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi: una breve nota di commento*, cit., 1033 ss.; A. DANI, *Ulteriori brevi note in margine al d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per crediti marittimi*, cit., 18 ss.; E. FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e di responsabilità per crediti marittimi*, cit., 529 ss.

<sup>(28)</sup> I limiti generali di cui all'art. 7, lett. *b*), d. lgs. n. 111/2012 sono così calcolati: «1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo; 2) una nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 300 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, e 200 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate»

sussistere taluni aspetti che ne rendono difficile l'applicazione. In particolare l'art. 275 c. nav. si riferisce esclusivamente all'armatore <sup>(29)</sup> quale soggetto beneficiario del limite risarcitorio <sup>(30)</sup>. Tenendo a mente che, come noto, l'armatore non necessariamente coincide con il proprietario della nave, in questo caso il problema principale, sul quale si tornerà a breve, si pone, per quanto qui interessa, rispetto al soggetto responsabile non solo delle attività di rimozione del relitto, ma altresì della copertura dei relativi costi, soggetto che la WRC individua inequivocabilmente nella figura del proprietario della nave.

Venendo ora ad un rapido confronto tra le due fonti normative sopra brevemente illustrate si può innanzitutto osservare che mentre ai sensi dell'art. 275 c. nav. l'armatore decade dal beneficio della limitazione per le obbligazioni «derivanti da proprio dolo o colpa grave», il d. lgs. n. 111/2012 non contempla l'ipotesi di esclusione del beneficio della limitazione qualora l'«armatore» abbia agito con l'intenzione di causare un danno o abbia compiuto atti temerariamente e con la consapevolezza che da essi sarebbe potuto derivare un danno <sup>(31)</sup>.

---

<sup>(29)</sup> Dal disposto dell'art. 265 c. nav. è desumibile la definizione di «armatore» come «chi assume l'esercizio di una nave».

<sup>(30)</sup> Va ribadito come il regime di limitazione risarcitoria dell'armatore di cui all'art. 275 c. nav. sembra da configurare nell'istituto del limite della responsabilità. V. *supra* cap. II, § 7.3.

<sup>(31)</sup> Cfr. F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, cit., 962 ss.; E. FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e di responsabilità per crediti marittimi*, cit., 529 ss.



In secondo luogo, il codice della navigazione, diversamente dal d. lgs. n. 111/2012, prevede apposite norme procedurali per l'attuazione della limitazione risarcitoria dell'armatore (artt. 620-642) <sup>(32)</sup>.

Da ultimo, ma non di importanza, viene in rilievo la diversa modalità di calcolo del limite risarcitorio prevista dalle fonti normative in questione. Infatti, il codice della navigazione, come ricordato sopra, rapporta il limite al valore della nave, mentre il d. lgs. n. 111/2012 computa la somma limite rispetto alle dimensioni della nave.

### 3.3. *La normativa applicabile in caso di ratifica della WRC, ma non della LLMC.*

Qualora la WRC dovesse entrare in vigore in Italia, rispetto al regime di limitazione risarcitoria si prospettano due possibili scenari: 1) il caso in cui l'Italia ratifichi la WRC, ma non la LLMC; 2) il caso in cui l'Italia ratifichi sia la WRC che la LLMC <sup>(33)</sup>.

Soffermandosi sulla prima ipotesi e tenendo presente quanto disposto dall'art. 10, § 2, WRC, ossia che «*nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on limitation of liability for maritime claims 1976, as amended*», è evidente che nel nostro ordinamento giuridico il regime di limitazione risarcitoria a cui il

---

<sup>(32)</sup> Cfr. E. FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e di responsabilità per crediti marittimi*, cit., 529 ss.

<sup>(33)</sup> V. *infra*, § 3.3.2.

proprietario del relitto potrà ricorrere sarà quello previsto dalla normativa nazionale, non essendo in vigore quella internazionale.

Ciò premesso, vi è a mio avviso da rilevare la possibilità, come di seguito illustrato, di individuare due ulteriori scenari a seconda del significato che può attribuirsi alla locuzione «*such as*».

### 3.3.1. *La LLMC quale esempio di normativa in tema di limitazione risarcitoria per il proprietario di un relitto.*

Rammentando quanto già osservato a proposito del duplice significato che può attribuirsi alla locuzione «*such as*» di cui all'art. 10, § 2, WRC <sup>(34)</sup>, si prende qui in considerazione l'ipotesi in cui la LLMC venga menzionata nel citato articolo a mero titolo esemplificativo di normativa applicabile in tema di limitazione risarcitoria a beneficio del proprietario di un relitto <sup>(35)</sup>.

In tal caso, si potrebbe ritenere possibile l'applicazione della normativa interna – il d. lgs. n. 111/2012 per le navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, e gli artt. 275 e seguenti c. nav. per le navi di stazza lorda inferiore – senza che essa debba necessariamente essere conforme alla normativa internazionale e, nello specifico, alla LLMC.

---

<sup>(34)</sup> Si è già fatto cenno circa i dubbi che potrebbe sollevare l'espressione «*such as*» in merito alla necessaria e imprescindibile conformità alla LLMC da parte della normativa nazionale eventualmente applicata. V. *supra* cap. II, § 7.

<sup>(35)</sup> A supporto di tale interpretazione si rinvia a M. M. COMENALE PINTO, *La convenzione di Nairobi: profili generali*, cit., 16 ss.; L. ZHU, *The Bunkers Convention and Limitation of Liability*, cit., 181 ss.

### 3.3.2. *Il regime nazionale di limitazione risarcitoria «quale quello» della LLMC.*

Diversamente dalla prima ipotesi sopra illustrata, qualora il significato della locuzione «*such as*» di cui all'art. 10, § 2, WRC, fosse da interpretare in maniera più restrittiva <sup>(36)</sup>, il quadro normativo italiano in tema di limitazione risarcitoria rispetto ai crediti sorti in relazione ai relitti in mare si complicherebbe ulteriormente. Infatti, nel caso in cui avesse valore questa seconda teoria per cui la normativa nazionale applicabile debba necessariamente risultare conforme alle relative disposizioni contenute nella LLMC, si porrebbe, nel nostro ordinamento, la questione della conformità delle norme del d. lgs. n. 111/2012 e degli artt. 275 e seguenti c. nav. con quelle della LLMC.

In particolare:

a) Per quanto concerne le navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, la questione della conformità del d. lgs. n. 111/2012 con le disposizioni della LLMC è già stato ampiamente dibattuta in dottrina <sup>(37)</sup>, giungendo alla conclusione che il decreto in

---

<sup>(36)</sup> Sul punto vedasi C. DE LA RUE, *Liability for Pollution from Ships' Bunker in Pollution at Sea*, cit., 11 ss.

<sup>(37)</sup> Cfr. F. BERLINGIERI, *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, cit., 962 ss.; A. CLARONI, *Il d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 «Attuazione della direttiva 2009/20/Ce recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi»: una breve nota di commento*, cit., 1033 ss.; A. DANI, *Ulteriori brevi note in margine al d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per crediti marittimi*, cit., 18 ss.; E. FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e di responsabilità per crediti marittimi*, cit., 529 ss.

questione avendo recepito le disposizioni internazionali in tema di limitazione risarcitoria in maniera parziale e scoordinata, ha reso il relativo sistema normativo interno tendenzialmente difforme da quello internazionale <sup>(38)</sup>. A sostegno di tale orientamento si è fatto leva sui seguenti aspetti: *a)* la diversa finalità per cui il d. lgs. n. 111/2012 è stato emanato rispetto all'oggetto della LLMC <sup>(39)</sup>; *b)* la mancata precisazione da parte del legislatore italiano dei crediti soggetti e di quelli esclusi dalla limitazione della responsabilità, riferendosi il decreto ai soli crediti per i quali è previsto l'obbligo di copertura assicurativa; *c)* l'assenza della previsione nel testo normativo in esame di decadenza dal beneficio del limite dell'armatore in caso di suo atto intenzionale o commesso temerariamente e con la consapevolezza che da tale atto ne sarebbe derivato un danno.

Oltre agli aspetti sopra richiamati si considerino le modifiche apportate ai limiti di responsabilità di cui all'art. 6 LLMC <sup>(40)</sup>. Tali modifiche, comportanti un aumento dei limiti nel testo della

---

<sup>(38)</sup> In dottrina è stato osservato che «il risultato ottenuto dal promiscuo utilizzo di soltanto alcune norme della convenzione e di soltanto alcune norme della direttiva europea è stato un sistema normativo parziale ed oltremodo scoordinato, ove le limitazioni di responsabilità e gli obblighi assicurativi vengono disposti in modo incompleto ed asistemico. Infatti, il mancato recepimento di norme di primaria importanza contenute nella convenzione sui crediti marittimi ne snatura di fatto la sostanza, rendendo la normativa italiana significativamente diversa da quella internazionale, contrariamente a quanto fosse invece nell'intento dei redattori del decreto». Cfr. E. FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e di responsabilità per crediti marittimi*, cit., 536.

<sup>(39)</sup> Più volte si è qui precisato che il d. lgs. n. 111/2012 «introduce norme relative alla assicurazione obbligatoria della responsabilità armatoriale per i crediti marittimi» (art. 1) in attuazione della dir. 2009/20/Ce, mentre la LLMC stabilisce le norme per la limitazione della responsabilità per crediti marittimi.

<sup>(40)</sup> V. *supra* nt. n. 17.

convenzione, esplicano i loro effetti altresì sulla normativa dell'Ue ed in particolare sulla dir. 2009/20/Ce la quale, attraverso la tecnica del rinvio, stabilisce che «l'importo dell'assicurazione per ciascuna nave per evento è pari all'importo massimo applicabile per la limitazione di responsabilità conformemente a quanto stabilito nella convenzione del 1996» (art. 4, § 3). Per converso l'art. 7, d. lgs. n. 111/2012, riproduce i limiti previsti nella LLMC prima del loro aumento per cui essi appaiono non più conformi agli attuali limiti della LLMC ai cui la dir. 2009/20/Ce rinvia.

b) Ancora più distanti da un regime «quale quello» della LLMC sembrano essere l'art. 275 e seguenti del codice della navigazione. Gli elementi a supporto di tale affermazione sono essenzialmente i seguenti: 1) il limite risarcitorio è a favore esclusivamente dell'armatore ai sensi dell'art. 275 c. nav., mentre è a beneficio dello *shipowner*, quindi del proprietario, dell'armatore, del noleggiatore, del gerente e del soccorritore di una nave secondo la LLMC; 2) il regime di limitazione risarcitoria è riferito ad un viaggio nel codice della navigazione, non contemplando, come nella LLMC che rapporta il limite all'evento dannoso, l'ipotesi di più avvenimenti dannosi in uno stesso viaggio; 3) il limite risarcitorio nel codice della navigazione è riferito al valore della nave e non alla sua stazza lorda come nella LLMC; 4) tra le cause di decadenza del limite non vi è una perfetta coincidenza di formulazione in quanto nell'art. 275 si annoverano il dolo e la colpa grave dell'armatore, mentre la LLMC parla di atto

intenzionale o temerario e consapevole dello *shipowner* del probabile verificarsi del danno <sup>(41)</sup>.

### 3.4. *La normativa applicabile in caso di ratifica della WRC e della LLMC.*

L'ultimo scenario prospettabile è rappresentato dall'ipotesi, al momento piuttosto lontana, in cui l'Italia ratifichi sia la WRC che la LLMC.

In tal caso è evidente che molti dei problemi di compatibilità tra le norme sarebbero risolti in quanto a trovare applicazione in materia di limitazione risarcitoria per crediti marittimi sarebbe la LLMC.

La realizzazione di un contesto del genere contribuirebbe al raggiungimento di uniformità di disciplina.

Inoltre, l'eventuale ratifica della LLMC consentirebbe di superare le incongruenze esistenti nell'ordinamento italiano in materia di limitazione risarcitoria per crediti marittimi, rimediando dunque alle sopra illustrate criticità del d. lgs. n. 111/2012 <sup>(42)</sup>.

---

<sup>(41)</sup> Per maggiori dettagli sulla nozione di condotta temeraria e consapevole vedasi, per tutti, A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti: ipotesi di illecito tra dolo e colpa*, Padova, 1999, 60 ss.

<sup>(42)</sup> Degna di nota è la sentenza del Tribunale di Nola del 14 febbraio 2017 in cui il giudice si è pronunciato nel senso che «poiché la limitazione della applicazione dell'art. 275 cod. nav. alle navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonn. è stata disposta dall'art. 12 del d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111, che disciplina l'assicurazione degli armatori per crediti marittimi, con l'intenzione, resa evidente dai lavori preparatori, di completare la normativa nazionale in tema di limitazione della responsabilità coordinandola con la convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità armatoriale e il protocollo del 1996 relativi alle navi di stazza superiore alle 300 tonn., in difetto della realizzazione di tale intento deve

Quest'ultimo scenario sembrerebbe, a mio avviso, quello ideale. L'eventuale ratifica della LLMC sarebbe necessaria ai fini di una più semplice ed efficace applicazione non solo della WRC, ma altresì della *Bunker Oil*. Quest'ultima convenzione, ratificata dall'Italia, prevede infatti che «*nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended*» (art. 6).

#### 4. *Ulteriori questioni nell'ipotesi di entrata in vigore in Italia della WRC.*

Al di là delle questioni concernenti il regime di limitazione risarcitoria per crediti marittimi, vi sono ulteriori aspetti che andrebbero presi in considerazione laddove si concludesse in Italia il processo di ratifica della WRC. In particolare, appare interessante comprendere i cambiamenti che la WRC potrebbe comportare nell'ordinamento italiano – specie se l'Italia si avvallesse della *opt-in clause* – rispetto ai soggetti ed alle modalità con cui viene ripartita la

---

ritenersi necessario provvedere alla interpretazione analogica dell'art. 275, come modificato, alle navi di stazza superiore». Cfr. Trib. Nola 14 febbraio 2017, in *Dir. maritt.*, 2018, 178 ss., con nota di M. SANNINO, *Un'inedita (e non condivisibile) pronuncia del tribunale di Nola sull'applicazione analogica dell'art. 275 cod. nav.*, ivi, 180 ss.

responsabilità nella sua duplice accezione di *liability* e *responsibility* di cui si è dato precedentemente conto <sup>(43)</sup>.

Rammentando, infatti, quanto disposto in merito dalla WRC – ossia che: *a)* lo Stato interessato si considera «*responsible*» rispetto alle attività di localizzazione e marcatura del relitto di cui agli artt. 7 e 8, dovendosi adoperare al fine di compiere concretamente tali attività; *b)* il «*registered owner*» si configura come *b.1)* «*liable*» rispetto ai costi di localizzazione e marcatura di cui agli artt. 7 e 8 dovendo provvedere alla copertura dei relativi costi sostenuti dall'*Affected State* per la loro realizzazione e *b.2)* sia «*responsible*» che «*liable*» rispetto alle operazioni di rimozione, di cui all'art. 9, avendo l'obbligo sia di provvedere materialmente alle operazioni di rimozione del relitto sia di sostenerne le spese <sup>(44)</sup> – si ritiene opportuno valutare i possibili effetti di tale sistema sull'attuale assetto normativo disciplinato dall'art. 501 e seguenti c. nav.

Infatti, dalla lettura delle appena richiamate norme del codice della navigazione emerge che il ricupero di un relitto non viene necessariamente sempre effettuato direttamente dal suo proprietario. Infatti, chiunque abbia individuato il relitto può presentare richiesta per assumerne il ricupero (art. 501) <sup>(45)</sup>.

---

<sup>(43)</sup> V. *supra* cap. II, § 7.1.

<sup>(44)</sup> V. *supra* cap. II, § 7.1.

<sup>(45)</sup> Fanno peraltro eccezione le particolari ipotesi di assunzione del ricupero da parte dell'Autorità marittima laddove essa «abbia conoscenza di un delitto commesso da ricuperatore» (art. 506 c. nav.) oppure «quando i proprietari delle cose non intendano provvedervi direttamente o non intendano proseguire il ricupero iniziato» (art. 507 c. nav.). Analogamente, la WRC prevede che lo Stato interessato dal relitto possa procedere alla rimozione qualora il proprietario non provveda entro



Anche in quest'ultimo caso il proprietario deve farsi carico dei costi sopportati per la rimozione del relitto come emerge dall'art. 457 reg. nav. mar., secondo cui il proprietario del relitto è tenuto al pagamento delle spese per il ricupero e delle indennità e del compenso spettante al ricuperatore.

È evidente, a mio avviso, che l'eventuale entrata in vigore della WRC in Italia, specie con relativa adesione alla *opt-in clause*, non lascerà del tutto immutato l'attuale assetto normativo di cui si è appena dato conto, senza tuttavia stravolgerlo. Infatti, la responsabilità, nel senso di *liability*, per i costi delle attività di rimozione dei relitti rimane pressoché immutata gravando, per entrambe le fonti normative in oggetto, in capo al proprietario del relitto. Qualche dubbio potrebbe invece sorgere per quanto concerne la responsabilità, nella sua accezione di *responsibility*, rispetto al compimento delle attività vere e proprie di rimozione considerato che, come si è appena osservato, in base alle disposizioni del codice della navigazione la rimozione del relitto può essere effettuata da chiunque lo abbia individuato e ne abbia fatto denuncia, mentre ai sensi della WRC l'obbligo di rimozione del relitto grava esclusivamente in capo al suo proprietario.

Merita, infine, un cenno, la questione sull'obbligo di copertura assicurativa per le navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate. Al momento, in Italia, tale aspetto è regolato dal più volte menzionato d. lgs. n. 111/2012, attuativo della dir. 2009/20/Ce

---

il termine indicato o non possa essere contattato oppure vi sia una situazione di pericolo imminente che richieda un intervento immediato (art. 9).

recante norme sull'assicurazione per i crediti marittimi. La questione, qualora la WRC dovesse diventare operativa sul territorio italiano, non mi pare comporterebbe particolari criticità in quanto l'art. 2, § 3, dir. 2009/20/Ce, facendo salve dal suo ambito di applicazione «le discipline fissate dagli strumenti in vigore nello Stato membro interessato ed elencate in allegato», annovera la WRC, risolvendo di fatto eventuali conflitti sulla normativa applicabile.

In conclusione, mi pare si possa affermare che l'eventuale ratifica della WRC concorrerebbe alla realizzazione dell'obiettivo di uniformare la materia della rimozione dei relitti in mare che costituiscono un rischio per la sicurezza della navigazione marittima, nonché per l'ambiente marino.

Tuttavia, con riferimento agli obblighi di copertura assicurativa potrebbe concretizzarsi il rischio di vedere sfumati gli sforzi impiegati per il raggiungimento del suddetto scopo di uniformare la disciplina laddove l'Italia non ratificasse altresì la LLMC. Infatti, alle criticità sul regime di limitazione risarcitoria per crediti marittimi, di cui si è già dato conto <sup>(46)</sup>, si aggiungano le problematiche relative all'obbligo di copertura assicurativa in quanto il relativo ammontare, ai sensi dell'art. 12, § 1, WRC, in nessun caso può eccedere «*an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976, as amended*».

L'elemento, pertanto, a mio avviso, di collegamento e coordinamento, quindi unificatore e chiarificatore di un quadro così

---

<sup>(46)</sup> V. *supra* § 3 e seguenti.

articolato, è rappresentato dalla LLMC e dunque dalla sua ratifica da parte dell'Italia.

### 5. *Un caso concreto: il relitto della Costa Concordia*

Uno dei sinistri più eclatanti avvenuti negli ultimi anni in acque italiane è stato il naufragio della nave da crociera Costa Concordia a seguito di un urto contro uno scoglio in prossimità dell'Isola del Giglio il 13 gennaio 2012.

Tralasciando la descrizione dei fatti, puntualmente riportati nella sentenza del 10 luglio 2015 del Tribunale di Grosseto, n. 115 <sup>(47)</sup>, ed altresì gli aspetti legati alla responsabilità penale del comandante della nave ed alla responsabilità civile della compagnia marittima per i danni provocati dal sinistro <sup>(48)</sup>, i profili che rilevano ai fini del

---

<sup>(47)</sup> Trib. Grosseto 10 luglio 2015, n. 115, in *Riv. it. dir. turismo*, 2015, 180 ss. Per un commento vedasi S. ROSSI, *Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della «Costa Concordia» nella prospettiva del penalista*, in *Riv. it. dir. turismo*, 2015, 5 ss.; ID., *Il naufragio della Costa Concordia: norme incriminatrici e categorie dogmatiche alla prova dei fatti (una prima lettura)*, in *Dir. pen. contemporaneo*, 9 novembre 2015.

<sup>(48)</sup> Per approfondimenti si rinvia a R. ABBATE, *La sicurezza della navigazione-normativa*, in *Il «caso» della Costa Concordia*, in *Dir. trasp., Speciale Costa Concordia*, nel sito web [www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it), 11; D. ARESU, *Inquinamento*, *ibidem*, 16 s.; G. CAMERA, *Il salvataggio*, *ibidem*, 13 s.; D. D'ALAURO, *Convenzioni internazionali e la normativa Ce*, *ibidem*, 5; T. A. DICKERSON, *The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: the Costa Concordia Disaster: One Year Later, Many More Incidents Both on Board Megaships and During Risky Shore Excursions*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2014, 515 ss.; E. FOGLIANI, *Naufragio Costa Concordia e navigazionisti improvvisati*, in *Dir. trasp.*, 2012, 131 ss.; R. GUNN, *La rimozione dei relitti*, in *Il «caso» della Costa Concordia*, cit., 14 ss.; C. PERRELLA, L. ULIANA, *Costa Concordia, 18 Months Later*, in *Marine Av. Transp. Ins. Rev.*, 2013, 19 ss.; C. PERRELLA, *Il naufragio della Costa Concordia: prime considerazioni in materia di disciplina applicabile e responsabilità*, in *Marine Av. Transp. Ins. Rev.*, 2012, 3 ss.; ID., *Limitazione*

presente studio riguardano le questioni inerenti la normativa disciplinante la rimozione del relitto e le implicazioni in materia di limitazione risarcitoria dei costi sostenuti per le attività di localizzazione, marcatura e rimozione dello stesso alla luce del fatto che, come più volte ribadito, in Italia non è in vigore la WRC, né era in vigore, al momento del sinistro, il d. lgs. n. 111/2012.

A tale proposito si appalesa a mio avviso interessante immaginare ad una proiezione degli eventi in altri due possibili scenari, oltre a quello esistente all'epoca dei fatti, a seconda che il sinistro si fosse verificato dopo l'entrata in vigore del d. lgs. n. 111/2012 oppure successivamente alla ratifica dell'Italia della WRC e relativa adesione alla *opt-in clause*.

In tal senso le differenze più evidenti ed incisive si possono rilevare per quanto concerne la disciplina della limitazione della *liability* dei soggetti interessati.

Infatti, all'epoca in cui si era verificato il sinistro veniva in rilievo l'art. 275 c. nav. che, prima della modifica apportata dal d. lgs. n. 111/2012, si applicava a tutti i tipi di nave indipendentemente dalla stazza lorda, prevedendo, pertanto, che l'armatore (si badi, non il proprietario) della nave potesse limitare il suo obbligo risarcitorio ad una somma pari al valore della nave così come determinato ai sensi dell'art. 276 c. nav.

---

della responsabilità, in *Il «caso» della Costa Concordia*, cit., 6; P. PISA, *Il naufragio della Costa Concordia: i profili di responsabilità penale*, in *Dir. pen. processo*, 2012, 367 ss.; J. U. SCHRÖDER HINRICHS, E. HOLLNAGEL, M. BALDAUF, *From Titanic to Costa Concordia – A Century of Lessons not Learned*, in *WMU J. Mar. Affairs*, 2012, 151 ss.

Immaginando che il naufragio fosse avvenuto invece a seguito dell'entrata in vigore del d. lgs. n. 111/2012, che si ricorda riguardare le navi quali la Costa Concordia, aventi una stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, ci si potrebbe chiedere – stante i dubbi normativi sollevati dalla norma <sup>(49)</sup> – se la copertura dei costi relativi alla rimozione del relitto sarebbe stata soggetta ai limiti di cui all'art. 7, comma 1, lett. *b*), di detto decreto legislativo. Infatti, tale disposizione si riferisce agli «altri crediti», diversi da quelli per morte o lesioni personali, tra cui rientrano i «crediti relativi al recupero, rimozione, demolizione o volti a rendere inoffensiva una nave che sia affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia o sia stata a bordo di tale nave» (art. 4, lett. *d*), d. lgs. n. 111/2012), i cui limiti sono rapportati non più al valore della nave, bensì alla stazza lorda della stessa facendo variare di non poco l'ammontare del limite risarcitorio.

Infine, se fosse stata in vigore la WRC, data la zona di mare in cui si è verificato il sinistro, essa si sarebbe potuta applicare solo se l'Italia si fosse avvalsa della *opt-in clause* ed esclusivamente in relazione alle attività di localizzazione, marcatura e rimozione del relitto in quanto, come illustrato sopra, per quanto concerne altri aspetti connessi alle attività poste in essere in relazione al relitto (quali, ad esempio, la responsabilità del proprietario del relitto, le eccezioni alla responsabilità e gli obblighi di copertura assicurativa) <sup>(50)</sup> troverebbe

---

<sup>(49)</sup> V. *retro* § 3.

<sup>(50)</sup> V. *supra* cap. II, § 4.2.

applicazione la normativa nazionale o internazionale applicabile, e dunque in questo caso, data la stazza della nave, il d. lgs. n. 111/2012 con le implicazioni, già esaminate <sup>(51)</sup>, specie per quanto concerne la mancanza di uno strumento normativo di raccordo tra le diverse fonti applicabili.

---

<sup>(51)</sup> V. *retro* § 3 e seguenti.

## CONCLUSIONI

Alla luce dell'analisi e delle osservazioni esposte nel presente studio emergono essenzialmente due rilevanti questioni: in quale veste la convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti in mare (WRC) si è inserita all'interno di un sistema di norme internazionali in materia di inquinamento marino e quale convenienza avrebbe l'Italia a ratificarla.

Rispetto al primo punto mi pare si possa affermare che in linea generale la WRC si sia ben inserita tra le altre convenzioni internazionali in materia di inquinamento marino che affrontano le questioni concernenti i danni che possono essere provocati dalla fuoriuscita in mare del carico o del combustibile presente a bordo della nave. La WRC disciplina, invece, le procedure di localizzazione, marcatura e rimozione dei relitti, nonché la responsabilità – canalizzata sull'*owner* – relativa ai costi per lo svolgimento delle suddette attività. In tal senso, la WRC sembrerebbe quindi in grado di colmare un preesistente vuoto normativo in tema di rimozione dei relitti in mare, rivestendo pertanto un ruolo di integrazione in relazione alle altre convenzioni, regolamentando quegli aspetti che non erano stati presi in considerazione dalle precedenti convenzioni.

Per quanto concerne il secondo quesito, ossia se l'Italia avrebbe o meno convenienza a ratificare la WRC, la risposta, a mio avviso, dipende dall'eventuale estensione dell'ambito di applicazione della WRC alle acque interne ed al mare territoriale italiano attraverso la *opt-*

*in clause* e dalle reali intenzioni del legislatore italiano di aderire agli obiettivi di uniformità che la WRC si pone rispetto alle norme ed alle procedure di rimozione dei relitti in mare ed alla copertura dei costi delle relative attività.

In realtà, è quest'ultimo aspetto a creare maggiori perplessità. Infatti, qualora l'Italia si avvalsesse in particolare della *opt-in clause*, non possono sottovalutarsi le difficoltà che potrebbero incontrarsi nel rapportare le norme sul regime di responsabilità e relativa limitazione così come disciplinate, da una parte, dal codice della navigazione e dal d. lgs. n. 111/2012 – che già di per sé sono soggette ad una complessa convivenza – e, dall'altra, dalla WRC.

In particolare mi pare che uno dei principali ostacoli potrebbe individuarsi nella mancata ratifica della LLMC da parte dell'Italia.

Infatti, se l'Italia ratificasse la WRC – decidendo altresì di estenderne il campo di applicazione alle acque interne ed al mare territoriale – ma non la LLMC permarrebbero le medesime problematiche in materia di limitazione della responsabilità del proprietario del relitto già individuate e ampiamente discusse in dottrina. Ciò in quanto il rinvio operato dalla WRC alla normativa nazionale o internazionale applicabile in materia di limitazione risarcitoria a favore dell'*owner* riproporrebbe, in assenza di una normativa internazionale operante nel nostro Paese, tutte le questioni relative al diverso regime nazionale applicabile a seconda delle dimensioni della nave che diviene relitto impedendo, di fatto, la realizzazione di un regime uniforme. Pertanto, da questo punto di



vista per l'Italia sembrerebbe maggiormente conveniente ratificare la WRC nella misura in cui venga ratificata altresì la LLMC.

Si consideri, inoltre, che l'entrata in vigore in Italia della LLMC consentirebbe un maggiore coordinamento anche rispetto ad altre convenzioni internazionali già in vigore sul territorio italiano, prima fra tutte la *Bunker Oil* che, analogamente alla WRC, rinvia al regime nazionale o internazionale in vigore per quanto concerne la limitazione risarcitoria dello *shipowner*.

In conclusione, laddove l'Italia decidesse di ratificare la WRC – pur trattandosi di un'ipotesi che al momento sembrerebbe ancora lontana – si potrebbe auspicare che tale decisione produca un effetto trainante ai fini della ratifica anche della LLMC.

## BIBLIOGRAFIA

ABBATE R., *La sicurezza della navigazione-normativa*, in *Il «caso» della Costa Concordia*, in *Dir. trasp.*, *Speciale Costa Concordia*, 11.

ALBANO R., *Ricupero, ritrovamento di relitti e occupazione di cose abbandonate in mare*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1954, 89.

AMBROSINO S., *I beni culturali subacquei: profili giuridici*, in *Riv. giur. edilizia*, 1995, 99.

AMINOFF J., *Salvage of wrecks in the Baltic sea - a finnish perspective*, in *Regulatory gaps in Baltic Sea Governance*, a cura di H. Ringbom, Cham, 2018, 89.

ANGELONI M. M., SENESE A., *Il concetto di nave da guerra nel diritto interno e internazionale*, in *Dir. trasp.*, 1998, 383.

ANGELONI M. M., SENESE A., *Il diritto del mare*, Bari, 2005.

ANTONINI A., *Brevi note in tema di differenziazione della fattispecie del ricupero da quella del salvataggio e di identificazione del debitore del compenso*, in *Dir. maritt.*, 1996, 777.

ANTONINI A., *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Dig. disc. priv.*, XIII, 1996, 93.

ARESU D., *Inquinamento*, in *Il «caso» della Costa Concordia*, in *Dir. trasp.*, *Speciale Costa Concordia*, 16.

BEDERMAN D. J., *Rethinking the Legal Status of Sunken Warships*, in *Ocean Dev. Intern. Law*, 2000, 97.

BENELLI G., *L'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, ed. IV, Milano, 2013, 257.

BERLINGIERI F., *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012, n. 11 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009*

RACHELE GENOVESE, *La Wreck Removal Convention 2007: quadro normativo attuale e prospettive future* - Tesi di dottorato in Scienze giuridiche, Università degli Studi di Sassari.

sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per crediti marittimi, in *Dir. maritt.*, 2012, 962.

BERLINGIERI F., *Armatore ed esercente di aeromobile*, in *Dir. maritt.*, 1986, 269.

BERLINGIERI F., *Flexibility, Foreseeability, Reasonableness in Maritime Conventions and Other Relevant Instruments*, in *The VII ECMLR: Contracts in Shipping – Flexibility, Foreseeability, Reasonableness*, a cura di T. Solvang, D. Di Bona, Oslo, 2013, 69.

BERLINGIERI F., *Il regime uniforme della responsabilità per danni risultanti dall'esercizio della nave e la sua limitazione*, in *Dir. maritt.*, 1999, 271.

BERLINGIERI F., *Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. maritt.*, 1992, 3.

BERLINGIERI F., *International Maritime Conventions: Volume 2. Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*, New York, 2015, .

BERLINGIERI F., *La convenzione LLMC 1976 al vaglio della giurisprudenza*, in *Dir. maritt.*, 1999, 542.

BERLINGIERI F., *La convenzione UNESCO del 2001 sul patrimonio culturale subacqueo e la convenzione IMO 1989 sul salvataggio*, in *Dir. maritt.*, 2002, 1095.

BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009.

BERLINGIERI F., *L'introduzione nell'ordinamento italiano della convenzione del 1989 sul salvataggio: suoi effetti sulla normativa previgente*, in *Dir. maritt.*, 1998, 1369.

BERLINGIERI F., *Note sull'ambito di applicazione della convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi*, in *Dir. maritt.*, 1993, 1150.

BERLINGIERI F., *Problemi connessi con l'entrata in vigore per l'Italia della convenzione di Bruxelles 29 novembre 1969 sulla responsabilità civile per danni derivante da inquinamento da idrocarburi*, in *Dir. maritt.*, 1979, 307.

BERLINGIERI F., *Progetto di convenzione internazionale per la disciplina della responsabilità per danni da polluzione da idrocarburi*, in *Dir. maritt.*, 1968, 520.

BERLINGIERI F., *Responsabilità dell'armatore e relativa limitazione*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. Tullio, M. Deaina, Cagliari, 1993.

BERLINGIERI F., *Responsabilità dell'armatore e sua limitazione nella navigazione interna*, in *Dir. maritt.*, 1990, 253.

BERLINGIERI G., *Assistenza e salvataggio nella navigazione marittima, interna ed aerea. Recupero e ritrovamento*, in *Dir. maritt.*, 1967-1968, 296.

BERLINGIERI G., *Liability and Compensation, HNS Protocol and Wreck Removal Convention*, in [www.aidim.org](http://www.aidim.org), 2014.

BERLINGIERI G., *Salvage in Spanish Law 14/2014, in the Italian Code of Navigation and in the 1989 Salvage Convention*, in *Dir. maritt.*, 2018, 5.

BERLINGIERI G., *Salvataggio, assistenza, recupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *N.ss dig. it.*, XVI, Torino, 1957, 342.

BIANCA F., *Su un caso di disapplicazione della limitazione della responsabilità dell'armatore*, in *Dir. trasp.*, 1991, 275.

BISHOP A., *Environmental Salvage: Time for a Change?*, in *Pollution at Sea*, a cura di B. Soyer, A. Tettenborn, Londra, New York, 2013, 175.

BLAKE J., *The Protection of the Underwater Cultural Heritage*, in *Inter. Comp. Law Quart.*, 1996, 819.

BORZÌ I., *La rimozione dei relitti*, in *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo*, a cura di F. Pellegrino, 2013, 593.

BRIGNARDELLO M., *I tentativi di regolamentazione internazionale del*

*risarcimento dei danni provocati da sostanze pericolose e nocive trasportate via mare: la convenzione HNS 1996 e il protocollo 2010*, in *Riv. dir. nav.*, 2016, 3.

BROWN E. D., *The Lessons of the Torrey Canyon, International Law Aspects*, in *CPL*, 1968, 113.

CAMARDA G., *Convenzione «Salvage 1989» e ambiente marino*, Milano, 1992.

CAMARDA G., *Convenzione sul patrimonio culturale subacqueo e normativa interna di adeguamento*, in *Scritti in onore di F. Berlingieri*, n.s. *Dir. maritt.*, 2010, 247.

CAMARDA G., *I relitti marini. Problematiche giuridiche e linee per una nuova ricerca*, in *Trasporti*, 69-70, 1996, 77.

CAMARDA G., *Il soccorso in mare. Profili contrattuali ed extracontrattuali*, Milano, 2006.

CAMARDA G., *La normativa nazionale ed internazionale per la protezione del patrimonio culturale subacqueo nel Mediterraneo. Considerazioni introduttive ad un recente convegno*, in *Giureta*, 2003, 1.

CAMARDA G., *Il salvataggio*, in *Il «caso» della Costa Concordia*, in *Dir. trasp.*, *Speciale Costa Concordia*, 13.

CAMMAROTA R., *La convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Studi mar.* 1986, 99.

CANN F. E., *Interaction of the Limitation of Liability Act and the Wreck Act: Who can Limit Liability for the Government's Wreck Removal Expenses?*, in *U. Fla. L. Rev.*, 1977-1978, 560.

CARDUCCI G., *La convenzione UNESCO sul patrimonio culturale subacqueo*, in *Riv. dir. intern.*, 2002, 53.

CARRETTA M., *La nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, ed. I, Milano, 2007, 299.

CELLE P., *Note sull'applicazione della convenzione di Londra del 1989 sul soccorso in mare*, in *Scritti in onore di F. Berlingieri*, n. s. *Dir. mar.*, 2010, 328.

CELLERINO C., *Riflessioni – anche di metodo – sull'ambito di applicazione temporale e materiale della disciplina di diritto internazionale uniforme in materia di salvataggio (Convenzione Salvage 1989)*, in *Dir. maritt.*, 2010, 21.

CHIRCO M.-BALLINI F., *Sulla perdita della qualifica giuridica di nave*, in *Dir. maritt.*, 2007, 1141.

CHRISTODOULOU D. P., *The Single Ship Company: The Legal Consequences from its Use and the Protection of its Creditors*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2001, 515.

CICIRIELLO M. C., *Progetto di convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo: cronaca di un negoziato*, in *Dir. maritt.*, 1998, 1381.

CLARONI A., *Il d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 «attuazione della direttiva 2009/20/Ce recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi»: una breve nota di commento*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 1033.

COGLIATI BANTZ V. P., FORREST C., *Consistent: The Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage and the United Nations Convention on the Law of the Sea*, in *Cambridge Journ. Intern. Compar. Law*, 2013, 536.

COMENALE PINTO M. M., *La convenzione di Nairobi: profili generali*, in *Dir. maritt.*, 2016, 16.

COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, Padova, 1993.

COMENALE PINTO M. M., *Nota a Corte di Cassazione del 10 maggio 2013*, in *Giust. civ.*, 2013, 2407.

COMENALE PINTO M.M., *Inquinamento del mare (responsabilità per)*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 182.

CONTE V., *Definizione di nave e di relitto e pubblicità dei trasferimenti*, in *Dir. trasp.*, 1996, 795.

COTTRELL A. M., *The Law of the Sea and International Marine Archaeology: Abandoning Admiralty Law to Protect Historic Shipwrecks*, in *Fordham Int'l L. J.*, 1993, 665.

D'ALAURO D., *Convenzioni internazionali e la normativa Ce*, in *Il «caso» della Costa Concordia*, in *Dir. trasp.*, *Speciale Costa Concordia*, 5.

DANI A., *La convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Trasporti*, 1977, 97.

DANI A., *Ulteriori brevi note in margine al d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per crediti marittimi*, in *Marine Av. Transp. Ins. Rev.*, 2013, 18.

DAVIES M., *Whatever Happened to the Salvage Convention 1989*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2008, 463.

DE BOER J. E., *The Nairobi Perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007*, in *CMI Yearbook*, 2008, 334.

DE CUPIS A., *Trovamento di relitti marittimi e aeronautici*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1951, 117.

DE LA RUE C., *Liability for Pollution from Ships' Bunker*, in *Pollution at Sea*, a cura di B. Soyer, A. Tettenborn, Londra, New York, 2013, 11.

DE LA RUE C., ANDERSON C. B., *Shipping and the Environment*, Londra, New York, 2015.

DE MARCO N., *Recupero e salvataggio*, in *Dir. maritt.*, 1998, 166.

DE VINCENTIIS C., *Note sui concetti di incendio di nave e di naufragio*, in *Dir. maritt.*, 1966, 507.

DEAN M. S., *Salvage Operations*, in *Handbook of Ocean Engineering*, a cura di M. R. Dhanak, N. I. Xiros, Berlino, Trento, 2016, 986.

DELUPIS I., *Foreign Warships and Immunity for Espionage*, in *Am. J. Int'l L.*, 1984, 53.

DICKERSON T. A., *The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: the Costa Concordia Disaster: One Year Later, Many More Incidents Both on Board Megaships and During Risky Shore Excursions*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2013-2014, 515.

DOMINEDÒ F. M., *Principi del diritto della navigazione*, ed. I, Padova, 1957.

DORAN K., *Adrift on the High Seas: The Application of Maritime Salvage Law to Historic Shipwrecks in International Waters*, in *Sw. J. Int'l L.*, 2012, 647.

DROMGOOLE S., *2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, in *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 2003, 59.

DROMGOOLE S., *The Legal Regime of Wrecks of Warships and Other State-Owned Ships in International Law: The 2015 Resolution of the Institut de Droit International*, in *IYIL*, 2016, 181.

DROMGOOLE S., FORREST C., *The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and Hazardous Historic Shipwrecks*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 2011, 92.

DU PONTAVICE E., *La pollution de mers par les hydrocarbures (A propos de l'affaire du «Torrey Canyon»)*, Parigi, 1968.

ENRIQUEZ D., URIBE P., *Restos naufragos y derecho internacional. La convencion de Nairobi en perspectiva*, in *Anuario Mexicano Der. Intern.*, 2009, 439.

FERRARINI S., *Il soccorso in mare (assistenza-salvataggio-recupero)*, Milano, 1964.

FERRARINI S., *L'impresa di navigazione*, ed. I, Milano, 1945.

FERRARO G., *La definizione giuridica di nave da guerra analisi della*



*normativa internazionale e nazionale*, in *Dir. maritt.*, 1995, 1177.

FOGLIANI E., *Il nuovo sistema di assicurazione e di responsabilità per crediti marittimi*, in *Dir. trasf.*, 2014, 529.

FOGLIANI E., *Naufragio Costa Concordia e navigazionisti improvvisati*, in *Dir. trasf.*, 2012, 131.

FORREST C., *A New International Regime for the Protection of Underwater Cultural Heritage*, in *U. Queensland L. J.*, 2009, 511.

FORREST C., *At Last: A Convention on the Removal of Wrecks*, in *J. Int. Mar. Law*, 2008, 394.

FORREST C., *Culturally and Environmentally Sensitive Sunken Warships*, in *A&NZ Mar. L. J.*, 2012, 80.

FOSCHINI M., *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974.

FRIGERIO A., *L'entrata in vigore in Italia della Convenzione UNESCO 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo*, in [www.aedon.mulino.it](http://www.aedon.mulino.it).

GAHLEN S. F., *Civil Liability for Accidents at Sea*, Amburgo, 2015.

GALLO D., *Profili problematici in tema di responsabilità civile per danni da inquinamento marino da idrocarburi proveniente da navi*, in *Dir. comm. intern.*, 2013, 167.

GARBAGNATI E., *La funzione del processo di limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. proc. civ.*, 1946, 19.

GASKELL N., *The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990*, in *Tul. Mar. L. J.*, 1991-1992, 3.

GASKELL N., FORREST C., *Marine Pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003*, in *U. Queensland L. J.*, 2008, 103.

GASKELL N., FORREST C., *The Wreck Removal Convention 2007*, in

*Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 2016, 49.

GAUCI G., *Compulsory Insurance under EC Directive 2009/20/EC – An Adequate Solution for Victims, or is It Also Time for the Abolition of Maritime Limitation of Liability and the Establishment of an International Fund as an Insurer or Last Resort?*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2014, 77.

GAUCI G., *The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a Flawed Instrument?*, in *J. Bus. Law*, 2009, 203.

GOY R., *L'épave du Titanic et le droit de épaves en haute mer*, in *Ann. fr. dr. intern.*, 1989, 762.

GRBEC M., *Extension of Coastal State Jurisdiction in Enclosed and Semi-enclosed Seas*, Londra, New York, 2014.

GRBEC M., *Extention of Coastal State Jurisdiction in the Mediterranean: quasi EEZs or Real sui generis Zones?*, in *Serving the Rule of International Maritime Law*, a cura di N. A. Martinez Gutierrez, Londra, New York, 2010, 181.

GREGORI M., *The Concept of Shipwreck among National and International Law*, in *The Ship: an Example of Legal Pluri-Qualification*, a cura di M. Musi, Bologna, 2016, 59.

GRIGGS P., *«Torrey Canyon», 45 Years On: Have We Solved All the Problems?*, in *Pollution at Sea*, a cura di B. Soyer, A. Tettenborn, Londra, New York, 2013, 3.

GRIGGS P., *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*, in *Dir. maritt.*, 2001, 859.

GRIGGS P., *Wreck Removal: Draft Convention*, in *CMI Yearbook*, 2005-2006, 376.

GRIGOLI M., *La limitazione del debito dell'armatore*, Padova, 1963.

GRIGOLI M., *Sui tratti discretivi fra nave e relitto di nave*, in *Giust. civ.*, 1996, 159.

- GRIGOLI M., *Rimozione di cose sommerse*, in *Enc. dir.*, XL, 1989, 914.
- GÜNER-ÖZBEK M. D., *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Berlino, 2008.
- GUNN R., *La rimozione dei relitti*, in *Il «caso» della Costa Concordia*, in *Dir. trasp.*, *Speciale Costa Concordia*, 14.
- GÜRSERES O., HJALMARSSON J., PILLEY R., *Marine Insurance*, in *Maritime Law*, a cura di Y. Baatz, ed. III, New York, 2014, 428.
- HARRIS J. R., *Protecting Sunken Warships as Objects Entitled to Sovereign Immunity*, in *LARL*, 2002, 101.
- HARWOOD S., *Shipping Finance*, ed. III, Londra, 2006.
- HENN C., *The Trouble with Treasure: Historic Shipwrecks Discovered in International Waters*, in *U. Miami Int'l Comp. L. Rev.*, 2012, 141.
- HOWLETT L., *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, in *CMI Yearbook*, 2008, 341.
- IANNUZZI M., *La sommersione della nave e la nozione di «interitus rei»*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1955, 269.
- IRVING W., *The Nairobi Convention: Reforming Wreck Removal in New Zealand*, in *A&NZ Mar. L. J.*, 2010, 76.
- IVALDI P., *Inquinamento marino e regole internazionali di responsabilità*, Padova, 1996.
- JACOBSSON M., *L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL*, in *Dr. mar. fr.*, 2010, 463.
- JACOBSSON M., *The HNS Convention and its 2010 Protocol*, in *Pollution at Sea*, a cura di B. Soyer, A. Tettenborn, Londra, New York, 2013, 23.
- JACOBSSON M., *The HNS Convention-Prospects for its Entry into Force*, in *CMI Yearbook*, 2009, 418.

JACOBSSON M., *The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2007, 1.

JACOBSSON M., *The International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage and the Policy of the International Oil Pollution Compensation Funds as to the Admissibility of Claims*, in *WMU J. Mar. Affairs*, 2002, 59.

KATSIVELA M., *The Treatment of the Sea Peril Exception of the Hague-Visby Rules in Common Law and Civil Law Jurisdiction*, in *WMU J. Mar. Affairs*, 2017, 19.

KERN J. M., *Wreck Removal and the Nairobi Convention - a Movement Toward a Unified Framework?*, in *Front. Mar. Science*, 2016, 1.

LA TORRE U., *Ricupero*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 365.

LA TORRE U., *Ritrovamento*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 382.

LEANZA U., *L'Italia e la scelta di rafforzare la tutela dell'ambiente marino: l'istituzione di zone di protezione ecologica*, in *Riv. dir. intern.*, 2006, 309.

LEFEBVRE D'OVIDIO A., PESCATORE G., TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, ed. XIV, 2016.

LEONE G., TARASCO A. L., *Commentario al codice dei beni culturali e del paesaggio*, Padova, 2006.

LIBRANDO G., *Influence of the Torrey Canyon Incident on the Liability and Compensation Regimes Developed under the Auspices of the IMO*, in *Serving the Rule of International Maritime Law*, a cura di N. A. Martinez Gutierrez, Londra, New York, 2010, 315.

LOSIER M. M., *The Conflict between Sovereign Immunity and the Cargo of Sunken Colonial Vessels*, in *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 2018, 528.

LOVISOLO A., *Profili impositivi delle imprese di trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. prat. tribut.*, 2003, 1047.

MACHUM E., METCALF F., *Will Insurance Cover That? A Review of the Challenges Faced by Coastal States Seeking to Recoup Costs for Removal of Wrecks under the Nairobi Wreck Removal Convention*, in *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives*, a cura di A. Chircop, N. Letalik, T. L. McDorman, S. J. Rolston, Boston, 2012, 227.

MANCA P., *Studi di diritto della navigazione*, III, Milano, 1962.

MANDARAKA SHEPPARD A., *Modern Maritime Law*, ed. III, Londra, New York, , 2013.

MARTINEZ GUTIERREZ N. A., *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, Londra, New York, 2011.

MARTINEZ GUTIERREZ N. A., *The Bunkers Convention and the Shipowner's Right to Limit Liability*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2012, 235.

MARTINI G., *Ritrovamento in mare di relitti e di cose di interesse artistico o storico*, in *Studi in onore di F. Berlingieri*, n.s. *Dir. maritt.*, 1964, 284.

MATTIONI L., *La canalizzazione della responsabilità per inquinamento da idrocarburi*, in *Giureta*, 2015, 143.

MAYER E. M., *Salvage Convention in General Maritime Law Out*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2017, 165.

MINUTELLA I., *Perdita della nave e limitazione del debito dell'armatore*, in *Giureta*, 2013, .

OXMAN B., *The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, in *Va. J. Int'l L.*, 1984, 809.

PALLAY M. J., *The Right of Direct Action: Issues Proceeding Directly Against Marine Insurers*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2016, 57.

PANZERA A. F., *Uso della forza e protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento*, in *Riv. dir. intern.*, 1986, 799.

PAPA A., *Tutela e valorizzazione del patrimonio culturale subacqueo*

*nell'ordinamento italiano: aspetti problematici e prospettive future*, in *Riv. giur. edil.*, 2002, 211.

PAPA SOKAL M., *International Law for the Protection of the Underwater Cultural Heritage: Can our Past be Salvaged?*, in *Cult. Without Context*, 2005.

PELLEGRINO F., *Trasporto marittimo di idrocarburi e tutela dell'ambiente: profili evolutivi*, in *Riv. dir. nav.*, 2017, 25.

PELTZ R. D., *Salvaging Historic Wrecks*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2000-2001, 105.

PENTASSUGLIA G., *L'intervento antiinquinamento su navi straniere in alto mare*, in *Riv. giur. ambiente*, 1993, 135.

PERRELLA C., *Il naufragio della Costa Concordia: prime considerazioni in materia di disciplina applicabile e responsabilità*, in *Marine Av. Transp. Ins. Rev.*, 2012, 3.

PERRELLA C., *Limitazione della responsabilità*, in *Il «caso» della Costa Concordia*, in *Dir. trasp., Speciale Costa Concordia*, 6.

PERRELLA C., ULIANA L., *Costa Concordia: 18 Months Later*, in *Marine Av. Transp. Ins. Rev.*, 2013, 19.

PETROW R., *In the Wake of Torrey Canyon*, in *Journ. Risk Insurance*, 1970, 489.

PISA P., *Il naufragio della Costa Concordia: i profili di responsabilità penale*, in *Dir. pen. processo*, 2012, 367.

PISCHEDDA L., *Prime note sulla legge 8 febbraio 2006 n. 61 di istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale*, in *Giureta*, 2006.

QUENEUDEC J. P., *Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer*, in *Ann. fr. dr. intern.*, 1968, 701.

REMOND-GOUILLOUD R., *La protection de la mer contre les épaves de navires*, in *Rev. jur. env.*, 1979, 92.

REZENTHEL R., *Le régime de épaves maritimes*, in *Dr. mar. fr.*, 2007, 195.

RICCARDELLI G., *Nave navigabile e «certificato di navigabilità»*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1963, 168.

RICCIO D., *La responsabilità per disastro ambientale*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, ed. III, Milano, 2010, 381.

RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, pt. III, Milano, 1994.

RIPERT G., *Droit maritime*, Parigi, 1953.

RIZZO M. P., *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996.

RIZZO M. P., *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione: il ruolo dello Stato costiero e dello Stato del porto*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 543.

RIZZO M. P., *Soccorso in mare e tutela dell'ambiente*, in *Dir. trasp.*, 2014, 775.

ROBERTI MAGGIORE F., *Strumenti internazionali volti ad assicurare la tutela dei beni culturali, in particolare la Convenzione UNESCO del 2 novembre 2001 sul patrimonio culturale subacqueo*, in *Dir. maritt.*, 2009, 1390.

RONZITTI N., *The Legal Regime of Wrecks of Warships and Other State-Owned Ships in International Law*, in *Ann. inst. dr. intern.*, 2015, 267.

ROSE F. D., *Marine Insurance: Law and Practice*, ed. II, Londra, New York, 2013.

ROSSI S., *Fenomenologia giuridica di un disastro: il naufragio della «Costa Concordia» nella prospettiva del penalista*, in *Riv. it. dir. turismo*, 2015, 5.

ROSSI S., *Il naufragio della Costa Concordia: norme incriminatrici e categorie dogmatiche alla prova dei fatti (una prima lettura)*, in *Dir. pen. contemporaneo*, 42317, .

ROTHWELL D. R.-STEPHENS T., *The International Law of the Sea*,

Londra, 2016.

RUSSO R., *Per una costruzione unitaria dei rapporti di assistenza, salvataggio, recupero e ritrovamento di relitti*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1950, 3.

RUSSO R., *Salvataggio e recupero*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1956, 235.

RUSSO R., *Salvataggio e recupero*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1953, 65.

RYAN D. M., *Protection of the Environment; a New Focus in the Convention on Salvage 1989*, in *AC&NZ Mar. L. J.*, 2009, 1.

SAGE-FULLER B., *The Precautionary Principle in Marine Environmental Law*, Londra, New York, 2013.

SANNINO M., *Un'inedita (e non condivisibile) pronuncia del tribunale di Nola sull'applicazione analogica dell'art. 275 cod. nav.*, in *Dir. maritt.*, 2018, 180.

SCOVAZZI T., *La protezione del patrimonio culturale sottomarino nel Mare Mediterraneo*, Milano, 2004.

SCOVAZZI T., *Sunken Spanish Ships before American Courts*, in *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 2018, 1.

SCOVAZZI T., *The Entry into Force of the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, in *Aegean Rev. Law Sea*, 2010, 19.

SERDY A., *Public International Law Aspects of Shipping Regulation*, in *Maritime Law*, a cura di Y. Baatz, ed. III, New York, 2014, 303.

SHAW R., *The Nairobi Wreck Removal Convention*, in *Dir. maritt.*, 2008, 307.

SICCARDI F., *L'environmental salvage e la convenzione Salvage 1989: un dibattito attuale*, in *Dir. maritt.*, 2012, 964.

SILINGARDI G., *Ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Enc. dir.*, XL, 1989, 748.



SPASIANO E., *La limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1962, 388.

SUCHARITKUL S., *State Responsibility and International Liability under International Law*, in *Loy. L.A. Int'l & Compo L.L.*, 1996, 821.

SYKES A. O., *Strict Liability versus Negligence in Indiana Harbor*, in *U. Chi. L. Rev.*, 2007, 1911.

TESTA T., *Il ricupero operato dal comandante della nave naufragata*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1950, 130.

TREVES T., *Stato costiero e archeologia sottomarina*, in *Riv. dir. intern.*, 1993, 698.

TSIMPLIS M., *Marine Pollution from Shipping Activities*, in *Maritime Law*, a cura di Y. Baatz, ed. III, New York, 2014, 368.

TSIMPLIS M., SHAW R., *The Liabilities of the Vessel*, in *Maritime Law*, a cura di Y. Baatz, ed. III, New York, 2014, 222.

VADI V., *War, Memory, and Culture: The Uncertain Legal Status of Historic Sunken Warships Under International Law*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2013, 333.

VASILJ A., VOMS L., *The Problem of Sunken Items and Authorised Persons*, in *Contemporary Legal and Economic Issues*, a cura di I. Barkovi Bojani, M. Luli, ed. III, Osijek, 2011, 102.

VIALARD P. A., *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures?*, in *Dr. mar. fr.*, 2003, 435.

VIGORITO A., *La salvaguardia del patrimonio culturale sottomarino nel diritto internazionale e comunitario*, in *Dir. maritt.*, 2009, 380.

VOLLI E., *Assistenza, salvataggio e recupero*, in *Dir. maritt.*, 1987, 644.

VOLLI E., *Comproprietà navale e ricupero*, in *Riv. dir. nav.*, II, 1958, 222.

VON DER DUNK F., *Liability versus Responsibility in Space Law: Misconception or Misconstruction?*, in *Air & Space Law*, 1991, 363.

WU C., *Liability and Compensation for Bunker*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2002, 553.

ZAMPONE A., *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti: ipotesi di illecito tra dolo e colpa*, Padova, 1999.

ZHU L., *Can the Bunkers Convention Ensure Adequate Compensation for Pollution Victims?*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2009, 203.

ZHU L., *Compensation Issues under the Bunkers Convention*, in *WMU J. Mar. Affairs*, 2008, 303.

ZHU L., *The Bunkers Convention and Limitation of Liability*, in *Aegean Rev. Law Sea*, 2011, 181.

ZHU L., ZHAO ZHANG M., *Insuring against Marine Pollution Liability: An International Perspective*, in *J. Mar. Law Comm.*, 2015, 373.

ZOURNATZI C., *La convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Resp. civ.*, 2012, 5.

ZUNARELLI S., COMENALE PINTO M. M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, ed. III, Padova, 2016.